KOKU-FAN
$4.00
march
1980
航空ファン
3
●今月の特集
在日米軍の組織とパワー
●モデリング・マニュアル
カーチス・ホーク
●カラーと記事の立体連載
F-86と朝鮮戦争
CAUTION

KADENA AB

コールサインはイーグル

Photo by Masahiko Takeda

F-15 Eagle

米空軍のカデナ基地(沖縄県嘉手納町)には，米空軍第18戦術戦闘航空団（18ＴＦＷ）の第44，67戦術戦闘飛行隊にマクダネルダグラスF-15イーグルのC，D型が配属された。各飛行隊18機，合計36機が昨年７月の第１陣到着に続いて９月30日に到着し，79年末にほぼ36機がそろった。基地の広いランプに整列したF-15は最新のＣ型で，複座のＤ型も少数機まじっている。第44飛行隊機は垂直尾翼の上部にブルーのストライプ，第67飛行隊は赤のストライプを入れ，いずれの機体も胴体下中央に610ガロン増槽，主翼下のミサイル・ランチャーには，AIM・9Ｌサイドワインダー・ミサイルを装備している。基地では連日早朝からはげしい訓練がくり広げられ，２機ペアーによる飛行は，１日平均６～７回から10回を越えることもあるようだ。トレーニングは沖縄本島の南海上にあるＷ179訓練エリアや，本島北西海上のＷ172訓練エリアを使用している。F-15Ｃ型は機内燃料搭載量を2,200ポンド増した性能向上型で，脚の強度も在来型にくらべて高くなっている。この頁上２枚の写真は44ＴＦＳの所属機で，主翼下左のランチャーに装備の青いミサイルがAIM・9Lサイドワインダー。上左と上右では，エンジン推力の差によって，空気取入口のアングルがかわっていることに注意。

この頁上は44TFGのC型で，その黄色に鳥のエレブレムが空気取入口のやや後方についている。カデナではF-15による本格的な訓練を開始してから3か月目をむかえ，すでにスクランブル(緊急発進)や，航空自衛隊の南西航空混成団，第207飛行隊のF-104Jとの米・日合同戦闘機演習も行なわれている。右と中の写真は4000m滑走路を使用して離着陸するF-15C。下は44，67両TFGのフライトラインで，整備地区はこのラインの右後方。

As previously reported USAF 44TFS and 67TFS of 18TFW based at Kadena AFB in Okinawa began its conversion to the F-15s from September '79, and by yearend a total of 36 F-15Cs & Ds arrived to assume their front-line mission. A Blue stripe denotes 44TFS while a Red used by 67TFS. After 3-month training they are now ready for scramble.

F-4D Phantom II

カデナ基地の44TFSと12TFSには，前頁で紹介したF-15の他に従来のF-4Dがまだ残っており，トレーニングが行なわれている。この頁中は着陸進入中の12TFSのF-4Dとスタンバイする F-4D。下はベトナム戦争中に6機のミグ戦闘機を撃墜し，エースとなったR.S.リッチ大尉の乗機（AF67-463）が残されているもの。次頁上は370ガロン増槽とSUU-20ディスペンサーを主翼下に装備している。次頁左上は12TFSのエンブレムをつけたF-4Dの1機。その下はトリプルエジェクターにBDU-33訓練弾を搭載したF-4Dの1機。右下もBDU-33を搭載しタキシングするF-4D。
カデナ基地にはF-4D型による飛行隊が第12，25，44，67TFSの4隊存在した。昨年からのF-15との交替によって現在は12，25のみとなり，今年中にはほぼ全飛行隊がF-15にとってかわられる予定だ。なお，ファントムとしては，写真偵察機RF-4Cによる第15TRS（戦術偵察）がのこることになる。

Besides F-15s introduced in preceding pages the 44TFS and 12TFS still flys some F-4Ds mostly for a training mission. Shown here are F-4Ds from 12TFS including the AF67-466 flown by Captain R. S. Rich who recorded 6 MiG kill during the Vietnam War. Note the BDU-33 carried.

F-4S Phantom II

岩国基地に配備されたF-4S

Photo by Hideki Nagakubo

岩国基地のMAG-15に新しくF-4Sが配備された。現在MAG-15の指揮下にはVMFA-212と-312の2個飛行隊があり，F-4Sを装備するVMFA-212は1979年9月，カネオヘ・ベイ基地のMAG-24から岩国に移動してきたもの。F-4SはF-4JのSLEP（Service Life Extension Program）型で，黒煙排気制御を実施したJ79-GE-10B

エンジンおよびVTASの追加装備，AN/AWG-10A FCSと新しく導入されたHUDとの組合わせによる対地攻撃能力の強化などが改修の骨子となっており，第二段階としてF-4S後期型では主翼前縁スラットの装備が予定されている。

▲　J79-GE-10Bの轟音とともにエアボーンするF-4Sエレメント（WD-12/153810およびWD-13/155561）。Bu. No.153810はブロック30，一方の155561はブロック33に属する機体で，いずれもNARFノース・アイランドで改修を受けF-4S仕様：

▼　訓練ミッションを終えて帰投したF-4S（WD-04／155732）。機首，胴体中央部ならびに垂直尾翼側面と主翼端のテープ・ライトに注目。これはIF-4-776改修後の空軍型F-4と同じもので，現在のところ唯一のF-4S識別方法である。

▼ アレスティングフックが制動ワイヤを捉え，停止したWD-12/153810。F-4JのS型化改修は1978年春から始まり，VMFA-451を皮切りとして現在までにVMFA-212，-251，-333の4個飛行隊がF-4Sへの転換を終えている。

▲ 右斜め前方から見下したF-4S。F-4SのECM能力はJの後期型と同等だが，CASを主任務とするVMFAのパイロットにとって，HUDの装備による対地攻撃機能の向上は好評と思われ，S型はこの先約10年間程度第一線にとどまることだろう。

Introduced here is the F-4S from VMFA-212 at Iwakuni base in Japan. Model S is a SLEP (Service Life Extension Program) version of "J" reworked at NARF, North Island. Total of 260 S-versions are expected.

KF SPECIAL FILE

Photo by IAP.

▲バークスディール空軍基地で開かれたSACの"Gant Voice"爆撃航法競技会に参加した27TFW/523TFSのF-111D（68-112）。機首のエンブレムと尾翼のスコードロン・ストライプにもGant voiceの文字が見える
▼RAFケンブルにライン・アップしたセントラル・フライング・スクール"レッド・アローズ"のBAe.ホークT.1。同機は79年8月からレッド・アローズに配備が開始され，この日（79年11月15日）に最後の9号機が引き渡され，80年シーズンから曲技飛行を披露する
▼機体全面にアグレッサー・デザート・スキム（グリーン34258，ブラウン30219，タン33531）を施したNFWS（海軍戦闘機兵器学校）"Top Gun"のF-5F-No(160966)。以前はブルー／グレイ系4色迷彩を施していたが，このスキムに変更され，国籍標識も消されている

Photo by IAP.

Photo by D. A. Medlow.

Photo by IAP.

Photo by Phillip Huston.

Photo by R. E. Kling

Photo by R. E. Kling

▲ドビンス空軍基地のオープン・ハウスに展示されたVA-65のA-6E（157010）。USS D.D.アイゼンハウアーに搭載されている"Tigers"のニューマーキングで，テールコードと虎を描いただけの地味なもの。最近では，イントルーダー・スコードロンにもロー・ビジビリティ化が進んでいるようだ

▼NASパタクセント・リバーから飛来したNATC（海軍航空試験センター）のKA-3B（138925）。ノーズのDECMアンテナは装備されておらず，胴体下に大きく開いた爆弾倉扉には，空中給油装置キットを付加したための切り欠きがある

▼新しいマーキングを施したVMFP-3"Eye's of Corps"のRF-4B（153107）。モデル・ナンバーは-Bのままだが，F-4N規格に改修（プロジェクトSURE）されており，ASW-25Bデータ・リンクやAAD-5赤外偵察セット，ASN-92ナビゲーションセットなどが付加された他，インテークのまわりにはALR-45などのECMアンテナが追加されている。なお，この改修は30機のRF-4Bに対し，NARFノース・アイランドで行なわれる。

Photo by M. [illegible]

Photo by Phillip Huston.

FLY RED PHANTOM

米海軍のパシフィック・ミサイル・テスト・センター（PMTC）カリフォルニア州ポイントマグー基地）所属の赤いファントムとして知られるQF-4Bは，その記号からもわかるように，ミサイルの標的として使用される悲しい運命にある無人機（RPV・Remotely Piloted Vehicle）だ。スーパーファイターを迎撃するミサイルは，スーパーファイターを目標にテストを行ない，実用化しなければならないから，海軍の第一線機を標的にしたわけだ。通常はパイロットが操縦することも可能なので，基地のオープンハウス時には，外型のカラフルな塗装にふさわしく，ハデなデモフライトを行なうこともあるようだ。

One of the most unusual Phantoms must be the QF-4B, known popularly as "Red Phantom", at the PMTC in California. Being a RPV (Remotely Piloted Vehicle) a Red Phantom flys a lonsome mission as the target for missiles, though once in a while finds her companions in the cockpit and spectators at the airshow.

Photo by Toshiki Kado

Photo by Tetsuo Inoue

Photo by PICCIANI AIRCRAFT SLIDES

Photo by PICCIANI AIRCRAFT SLIDES

Photo by Tetsuo Inoue

5thAIR FORCE IN KOREA

❶

(article by Larry Davis.)

朝鮮戦争で数多くの記録を残した米第5空軍

南北両朝鮮がたがいの領土をめぐって起こった朝鮮戦争は，第2次世界大戦の終了まもなくであったこともあって，当時アジアの各国にその勢力をのばしていた米陸，海，空軍の南朝鮮援助という形となった。ここに集めた写真は，当時の米第5空軍の貴重なファイルだ。

▲R・ディワルド中尉は，6月27日IL-10を撃墜しF-80搭乗員としては初の白星をあげたパイロットとなった。

▼1950年夏に，ロイ・マーシュ中尉は，第80戦闘飛行隊に所属している期間に，"リル・ドッティ"を駆って，北朝鮮が当時使用していたソビエト製の旧式ヤク戦闘機を3機撃墜する記録をたてた。

1. Lt. Robert Dewald was one of the first F-80 Pilots to score a kill in Korea, shooting down an IL-10 on 27 June. Two other 35th FBSq pilots shot down three more IL-10s that afternoon. (Dewald/Thompson)

2. Lt. Roy Marsh shot down three North Korean Yak fighters in "Lil Dottie" while flying with the 80th FBSq in the summer of 1950. (Marsh/Thompson)

3. An F-80C of the 36th FBSq, with a full load of napalm, sits on the ramp at Itazuke in July 1950. Napalm was used quite extensively against North Korean tanks. (Tanner)

4. An F-80C of the 35th FBSq returns home to Itazuke after covering the evacuation of US Personel from the Seoul-Kimpo area, date 29 June 1950. (Hall/Thompson)

5. "Panther Queen", from the 35th FBSq, 8th FBGp. The 35th FBSq converted back to F-51D Mustangs in August 1950 to take advantage of the F-51Ds better air-to-ground capabilities. (Hall/Thompson)

(article by Larry Davis.)

❷

❸

▲1950年7月，板付でナパーム弾を満載した第36戦闘飛行隊のF-80C。当時北朝鮮の戦車に対して，たびたびナパーム弾攻撃が行なわれた。
▶1950年6月29日，京城，金浦地区の米軍人撤退を掩護して，板付に帰還した第35戦闘爆撃飛行隊のF-80C。
▼第8戦闘爆撃群第35戦闘爆撃飛行隊の“パンサー・クィーン”。同飛行隊は，1950年8月，再び対地攻撃能力を買われて，それまでの使用機ロッキードF-80から，レシプロ戦闘機ノースアメリカンP-51Dムスタング装備にもどった。

❹

❺

▲G・ディーンズ中尉のF-82"リル・バンビ"。第68戦闘飛行隊は1950年6月から1952年まで韓国で警戒待期後，F-94B装備の第319戦闘飛行隊と交替。
▶板付基地で警戒待期中の第68戦闘飛行隊のF-82G。日本防空の他に，夜間迎撃，長距離直援に当った。
▼1950年夏，板付で翼を休める第68戦闘飛行隊の"サイアミーズ・レディー"。F-82ツインムスタングは朝鮮戦争初の敵機撃墜を記録した。

6."Lil Bambi" was flown by Lt George Deans from Itazuke to the Korean battlefields. The 68th F(AW)Sq stood alert at Korean bases from June 1950 until mid-1952 when they were replaced by 319th F-94Bs. (Deans/Thompson)

7. An F-82G of the 68th F(AW) Sq sits on alert at Itazuke Air Base, Japan. The 67th F(AW)Sq was charged with air defense of Japan in addition to night intercept and long range escort missions in Korea. (AFM)

8."Siamese Lady" from the 68th F(AW)Sq on the Itazuke ramp in Summer 1950. F-82 Twin Mustangs scored the first "kills" in the Korean War. (Filer/Olmsted)

歴史を飾る好敵手。超精密モデルで再現。

使ってますか…Mr.カラー

メッサーシュミット Bf-109E

■1:24スケール■ ¥4,000（予価）

ドイツの傑作戦闘機メッサーシュミットBf-109Eを、エアーフィックスが1/24スケールというビッグスケールで超精密に再現しました。しかも、モーターライズをしてプロペラを回転できるという楽しみなキットです。

- モーターが内蔵できる精密なエンジン入り。
- コクピット内部も精密に再現。
- プロペラ、各車輪部、ラジエタードアー、エルロン、ラダー、エレベーター、キャノピーなど可動。エンジンカウリング、機銃ハッチ着脱可能。
- モーターライズは、簡単にできる方法とエンジン内にセットする2つの方法があります。
- 着地姿勢にも、ディスプレースタンドを使っての飛行姿勢にも組立可能。車輪は引込可能。
- 2種のスライドマーク入り。

（モーターライズには、マブチ・ミニスピーモーター1個、単3電池2本を別にお買い求め下さい。）

新発売

ホーカー ハリケーン Mk-1

■1:24スケール■ ¥5,000（予価）

バトル・オブ・ブリテンで大活躍したホーカーハリケーンをこの上なく精密に再現しました。[illegible]強さを感じさせます。[illegible]をお楽しみ下さい。

- モーターが内蔵できる精密なエンジン入り。
- コクピットはこの上ない忠実さで精密再現。
- プロペラ、各車輪部、エルロン、ラダー、エレベーター、ラジエタードアー、キャノピーなど可動。
- モーターライズは、簡単にできる方法とエンジン内にセットする2つの方法があります。
- 着地姿勢にも、ディスプレースタンドを使っての飛行姿勢にも組立可能。車輪は引込可能。
- 2種のスライドマーク入り。

（モーターライズには、マブチ・ミニスピーモーター1個、単3電池2本を別にお買い求め下さい。）

新発売 キラッと輝く総金属製飛行機キット（ジュラルミンクラフト）登場.!!

ジュラルミンクラフトは、新しい金属加工技術によって生まれた飛行機ファンのための新しい模型です。ジュラルミン製ですから質感にすぐれ、こわれず、磨き込んで無塗装のままでも、塗装しても、その楽しさは金属ならではのもの。

組み立ては、加工済の翼、胴体、カウリング、車輪、キャスト製プロペラなどをキットに入っている特製接着剤で接着して組み立てるので、簡単です。金属のシャープな輝きを味わってみて下さい。

第2弾近日発売

- ソッピース キャメル
- フィアット Cr.32
- カーチス ホークIII

各¥700ご期待下さい。

九三式中間練習機（赤とんぼ）
■1:72スケール■ ¥700

フォッカー DR-I
■1:72スケール■ ¥700

フォッカーDVII
■1:72スケール■ ¥700

GUNZE SANGYO
グンゼ産業
ホビークラフト部

SCRAMBLE
航空自衛隊第７航空団百里基地

photo by T.Akiyama & H.Sato.

❶

❷

6

北は北海道の宗谷岬，南は沖縄の南西にある与那国島の沖に至るADIZ（防空識別圏）をこえて侵入する，未確認航空機に対して航空自衛隊は四六時中レーダーによる監視を続けている。未確認機がある限度をこえて日本の領空にさらに侵入を続けた場合，その機体を確認し，適切な行動を指示するために，戦闘機が緊急出動する。それがスクランブルだ。北から千歳，三沢，百里，小松，築城，新田原，那覇の７ヵ所の航空団では，F-104，F-4，F-1，F-86の各機を24時間，たえず出動体勢に置いている。我が国では北方と西方からのソビエト機の侵入またはADIZへの異常接近が多く，そのための緊急出動回数は，最近１年間の例では約700回に及ぶ。ここに特集したのは，航空自衛隊百里基地のアラートハンガーに待期する，第７航空団第305飛行隊のマクダネルダグラスF-4Jファントム II戦闘機と，パイロットの真の姿だ。

①アラートハンガー内にスタンバイする２機のファントム戦闘機。スクランブルは２機がペアーで出動する。
②サイレンが鳴ると同時に，メカニックはエンジン・スターターに，パイロットはコックピットへと急行する。
③パイロットは機内に入ると時を移さず総ての装備をチェック，エンジン・スタートを開始する。緊張の一瞬だ。
④防衛のための行動に昼夜の区別はない。パイロットは８時間交替でアラートに待期。タヤミをついて出動。
⑤機内にはフルに搭載されたジェット燃料と，M-61バルカン砲の20mm機銃弾が静かにねむっている。
⑥出動は国を守る第一の手段だ。その飛行には，特に高度の技術と，適確な判断を要求される。我が国ではまだ例がないが，時に一国の存亡をも決する任務となる。
⑦スクランブル時には，基地のあらゆる行動に優先して出動する。離陸と同時にレーダーサイトへコンタクト。
⑧地上のレーダーサイトの指示によって目的の空域へ。フルパワーのアフターバーナーがランウェイを焦がす。

In response to an increase of infiltration into ADIZ mainly by the Soviet combat aircraft, JASDF air wings on alert at Chitose, Misawa, Hyakuri, Komatsu, Tsuiki, Nyutabaru and Naha bases conduct more scramble than ever, and unusal frequency now reaching the average of 350 scrambles. Introduced here a selective views of scramble mission flown by the 305FS of 7FW based at Hyakuri. A pair of pilots on an 8-hour shift at an alert facility normally scramble within 4 minutes.

❼

❽

Photo by Denis Hughes. (Page 23 - 27)

世界の空軍シリーズ

SPANISH AIR FORCE／EJERCITO DEL AIRE ESPANOL

スペイン空軍

スペイン空軍は今日では兵力約310,000人，主要航空機約1,000機を所有している。その歴史は，遠くさか登ると，1896年にスペイン陸軍が気球を利用して，今日でいう写真偵察を開始したことに始まる。この気球は1909年に起こったモロッコとの紛争に活躍し，1911年まで使用された。いわゆる航空機による軍航空は1916年に5個のスコードロンがマドリッド，アルカラ，セビラ，グアダラハラ，ロス・アルカザレスの各地に設けられた。この部隊編成にともなって，英国からDH4，DH9爆撃機を購入し，当時自動車のエンジンを生産していたイスパノ社製のエンジンを搭載した。これが後にスペインの航空機産業の一端を完成することになる。1923年には，現在もスペインの航空機メーカーとして残っているCASAが発足，ブレゲー19AZ爆撃・偵察機を完成する。この機体は後に同国軍用機の主力をしめるようになり，合計400機，当時としては大規模な生産が行なわれた。

1930年代に入ってスペイン空軍はフランスのブレゲー，イタリアのフィアット社などから各機のライセンス生産を盛んに行ない，フィアットCR32を大量に使用するようになる。イベリア半島にあるスペインは，第2次世界大戦に参加する前に，ソビエトからポリカルポフI-15，I-16戦闘機，SB-2爆撃機を購入し，後にはドイツ製のメッサーシュミットMe109戦闘機，ハインケルHe111爆撃機，ユンカースJu-52輸送機などを購入した。これ等の内の機体は一部が第2次大戦終了後も健在であった。今日では陸，海，空の3軍が総兵力31万に及び，自国で開発した攻撃機HA220をはじめ，アメリカ，英，仏から最新鋭機の多くを採用している。この頁上はCR90（第9偵察・戦闘飛行隊）所属のノースロップRF-5A偵察機。同国ではこのF-5系列機をCASAでライセンス生産したSF-5A戦闘機，SF-5B戦闘練習機も所有している。

141-13
221-23

《スペイン陸軍》兵力24万人。ナイキ・ハーキュリーズ，ホーク等の地対空ミサイル大隊1。CH-47C 10機，ピューマ3機，UH-1B，H65機，アルエートIII 5機ほか所有。
《スペイン海軍》兵力4万人。空母1隻にAV-8A 7機，ヘリコプタ20機搭載。他にAV-8A 5機，TAV-8A 2機による地上攻撃戦闘機中隊1を保有している。

NATO（北大西洋条約機構）に加盟していないスペインでは，独自にかなりの戦闘用航空機を保有している。左頁上はフランスのダッソー・ミラージュF1CE（14機保有），左中は米国マクダネル製のRF-4Cファントム II で，一部国内生産機のF-4Cと，この偵察型を所有。左下は従来使用していたグラマンHU-16Bアルバトロスにかわって3機採用されたロッキードP-3Aオライオン。同機は海軍によって運用されているが，機体は空軍に所属している。

この頁上はフランスのダッソー・ミラージュIIIDE。同機は複座練習機を6機，単座戦闘機IIIEE22機を所有している。この頁下はイスパノ社が自社開発したHA200ジェット練習機から発展した地上攻撃機HA220Dスーパー・サエタ。HA220Dは1967年に25機発注され，1970年に初飛行に成功した。ツルボメカ（フランス）マルボレ・エンジン（推力1,060kg）双発で，翼と胴体下面にガンポッドやロケット弾ポッドを装備可能だ。

EJERCITO DEL AIRE ESPANOL (THE SPANISH AIR FORCE) presently holds about 36,000 personnels and around 1,000 aircraft of various types. The history dates back in1896 when the Army hoisted a reconnaissance baloon which played an active role during the Spanish-Moroccan conflict in1909. The aircraft first went into the inventory in 1918 when five squadrons were deployed to five major bases including Madrid. In 1923 the famous CASA began its production of Breguet 19A2 bombers and reconnaissances. Currently they Mirages, RF-4Cs, P-3As and others in defense of Spanish and Turkish skies.

左頁上はCASAが開発したCASA212Bアビオカー。同機は16人乗りの軽軍用輸送機として作られ，空軍では輸送用（迷彩機）と，練習機（写真の機体）として50機以上使用されている。全幅19m，全長15.2m，全高6.3mのかわいい機体だ。巡航216kt，離着陸は400m以内というSTOL機で，1トンの貨物を搭載して約1,800kmの飛行が可能。左中はC212につけられた第214輸送隊のエンブレム。左頁下は同空軍が海上哨戒に使用中のフォッカーVFW F27マリタイム。胴体下には哨戒飛行のための捜索用レーダーが装備されている。3機を保有している。

この頁上は西独のドルニエ社製のD.27軽飛行機をCASAでスペイン空軍用にデザインしたCASA127軽輸送連絡機。写真とほぼ同仕様機の一部は，写真偵察機としても使用中で，合計26機を保有。また，CASAで生産した機体の一部を西独へ逆輸出もしている。下はアメリカから輸入したロッキードC-130H輸送機。H型4機を所有して戦術輸送に，空中給油装置を装備したKC-130Hを3機使用中だ。同空軍ではこれらの固定翼機のほかに，シコルスキー，ベル，アグスタ，アエロスパシァル，ベルコウ，ボーイングバートル等のヘリコプタも多数使用している。

イラストレイテッド・第二次大戦機
WW II A/C, ILLUSTRATED

海の零戦21型と来れば、どうしても陸は隼1型と答は返る。私など隼と聞いただけで思いは遠い昔に帰る。翼の凱歌や加藤隼戦闘隊の映画は何度見たか数えきれない。実機を見ると、車輪の見える大きな主翼と何とも細い胴体が印象的であった。角ばった頭に、2枚ペラ、細い枠の風防に筒型の照準器。防弾の無い軽武装の本体は、まさに空の軽騎兵である。初期における空戦では軽快な運動性を利してまわりこみ、近接射撃でかなりの戦果をあげた。しかし、まったく防弾が無いというのは、対爆撃機には非常に不利であり、入り乱れた空戦では流れ弾丸でも致命傷となる。ダグラス式の多ゲタ式構造は主翼に機銃の装備を不可能にした。97戦が忘れられない軍部の夢の中から生まれた日本的な戦闘機であった。甲型の7.7mm2挺は別として、乙型の初期についたブレダの12.7mmもあまり工合が良くなく、ホ-103の使用となったが、これまた榴弾の筒内爆発続発で遂に銃身にかぶせる鉄製の爆発筒の取付となった。前線では、下面灰緑色、上面暗緑色がほとんどであるが、中に

中島1式戦闘機(キ43)"隼"

Ichiro Hasegawa

NAKAJIMA Ki-43 Type 1 FIGHTER. HAYABUSA

は茶と緑と雲型迷彩とか暗緑のマダラのもあった。コクピット内はごく初期は計器盤や機器以外は暗青灰色だったが，ほとんどは青色の透明塗料で塗ってあった。イラストの機体は，大戦中期頃の64戦隊機であり，過渡的な塗装である。

While the Navy Air Force's Type Zero Carrier Fighter (A6M2) played a leading role in their air combat, in that of Army Air Force Nakajima Ki-43 Hayabusa I played a matching role. Whenever I hear the name of "Hayabusa" my thoughts always drafted back into the old days, when I repeatedly seen the movies such as "Victory of Wing" or "Kato Hayabusa Fighter Unit." When I saw the Hayabusa for the first time impression of its wide-span wings and slimmish fuselage struck me. With rather squarish nose, narrow-trimmed canopy and gun sight the plane really looked derserving the name of "Cavalry of the Sky". During the early stage of war its remarkable maneuverability enabled the fighter to make close-in attack against enemy fighter and recorded notable "kill". But on the other hand, a weakness in armor threatened the survivability of fighter while attacking on heavily guarded bombers. At the front-line Dark Green upper surface and Grayish Green lower surface scheme had been popular. Also Brown and Green or Spinach camouflages were popular. For illustration the Hayabusa from 64-Sentai deployed in the middle of WW II has been adopted. (Ichiro Hasegawa)

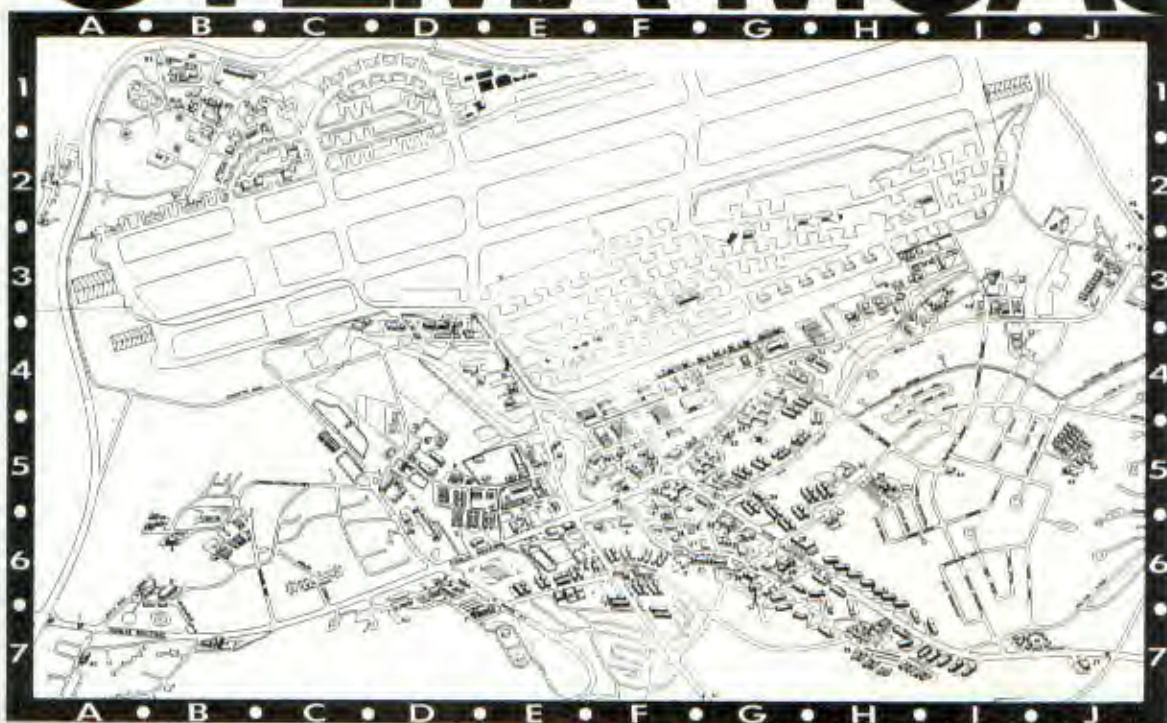
ALL GUIDE &

亜熱帯のカデナにイーグルがやってきた

米第５空軍の傘下にある嘉手納基地は，沖縄県中部の嘉手納町にあって，米第18戦術戦闘航空団のホームベースとなっている。同基地にはすでに昨年５月から，最新鋭のＦ-15戦闘機が配属され，その最終機数は70機をこえる予定だ。Ｆ-15による飛行隊の編成が進むにつれて，在日米軍の勢力と，日本の自衛隊のもてる力のたがいの役目も大きくかわってくる。そこで，今回は，日本で最もホットな米軍基地カデナにスポットをあてて，その全容を紹介しようというわけだ。

カデナ基地は総面積約2,280ヘクタール，２本の平行滑走路は約3,700ｍあって，月間の離着陸回数は14,000回以上といわれている。基地内には，約9,000人の軍人，約2,500人の日本人従事者，民間人も含めると，２～３万人の人々が活動しているといわれるが，その正確な数は定かではない。基地への離発着回数，駐留部隊数等をみても，カデナが極東最大の軍事基地であることは，言うまでもないことだ。

●
撮影／取材……………………………………**武田正彦**
●
写真提供……………………………田名一志／新城清／渡部正男
●
取材協力…………………在日米軍カデナ，フテマ基地広報部

OF KADENA AB
FUTEMA MCAS

カデナ基地の全容。上方がランウェイ，手前が司令部や住宅，運動場もみえる

カデナ基地コントロールタワー内部の写真が公表されるのは本誌が最初だ

WARNING
警告
CONTROLLED AREA
IT IS UNLAWFUL TO ENTER
THIS AREA WITHOUT PERMISSION
司令官の許可なくして
OF THE COMMANDER
PHOTOGRAPH PROHIBITED
(SECTION 21 INTERNAL SECURITY
ACT OF 1950 50 USC 797)

タワー1階のトビラには撮影禁止と書いてある。厳重なカギもかかっている

タワーの高さは約200フィート。上からは基地とカデナ町，知花弾薬庫がみえる

カデナ基地司令官ジェームス・R・ブラウン准将　ブラウン氏はF-84とF-100ジェット戦闘機のパイロットをつとめたこともある。1964～66年はデビスモンサン基地でF-4のIPも歴任した

カデナにはトップシークレットのSR-71もいる

カデナ基地には下記の飛行隊の他に、第9戦略偵察航空団(9th SRW)があって、ロッキードSR-71戦略偵察機が3機常駐している。上はそのSR-71用のハンガーで、右2棟にはSRの黒い機影をみることができる。

●第18戦術戦闘航空団

第18戦術戦闘航空団の歴史は、1927年1月21日、陸軍省がハワイのホイラーフィールドで臨時追撃群を編成した時に始まった。間もなく第18追撃群と改称された。第18戦術戦闘航空団の元祖は、1927年から1941年までハワイの防空の一環として演習、軌練等に参加した。

第2次世界大戦の終結から朝鮮戦争の勃発まで、第18戦闘機群は、比島のクラーク飛行場に駐屯した。F-80機の同部隊への配備で第18戦闘機群は、海外で初のジェット戦闘機装備部隊となる処遇を受けた。1950年の2月、同群は第18戦闘爆撃機群と改称された。朝鮮に於ける交戦開始に伴い同群はF-51ムスタングへ装備替えし、日本の芦屋基地に急行した。1950年8月、同群は芦屋基地から朝鮮にある敵の目標攻撃を開始した。地上作戦により効果的支援を与えるため、同群は1950年の9月朝鮮の釜山(プザン)近くに新設された飛行場に移動した。同群は、朝鮮で敵のプロペラ機を撃墜した最初の米空軍部隊であり、ソ連製のMIG-15ジェット機と最初に交戦した部隊でもある。1954年10月、第18戦闘爆撃群は、沖縄の嘉手納空軍基地に移駐した。同群は、1958年7月1日付で第18戦術戦闘航空団と改称された。

●第67戦術戦闘中隊

第67追撃中隊は、1941年1月15日ミシガンのセルフリッジ飛行場で編成された。第67中隊は、第2次世界大戦中多くの基地を利用し日本軍に対して抜群の戦闘記録を樹立した。同中隊は1942年5月12日第67戦闘機中隊と改称された。P-39エア・コブラ及びP-38ライトニング機を使用して同中隊は、北ソロモン、ガダルカナル、ビスマーク列島、ニューギニア、レイテ、ルソン、南フィリピン、西太平洋、中国守勢及び中国攻勢の戦闘で大統領感状や従軍リボンなどの戦闘名誉章を授かった。同中隊は、1944年11月オランダ領の東インド諸島動態で優秀部隊賞を授かった。第67中隊は、比島大統領感状も受領。

第2次大戦終結から朝鮮戦争勃発まで第67中隊は比島に留まった。日本の芦屋航空基地に移駐後、同中隊は、1950年8月1日初めて朝鮮の戦闘任務に参加した。第67中隊は、2度の優秀部隊賞と十枚の従軍リボンの他に中隊員個人への勲章の形で褒彰を受けた。ジェイムス・ロ・ハガーストロム少佐は、MIG機8.5機を撃墜し、ジェットの殊勲飛行士になった。朝鮮戦争勃結から1953年まで第67戦闘爆撃機中隊は、P-51ムスタングおよびF-80シューチングスターを使用した。同中隊は、1953年にF-86セイバー戦闘機を装備していた。第67中隊は、1954年沖縄の嘉手納基地に移駐した。

●第44戦術戦闘中隊

第44追撃中隊は、1940年の12月にハワイのホイラー飛行場に駐留していた第44追撃群の諸部隊で編成された。1941年12月7日の真珠湾攻撃の際、同中隊所属の飛行機のうち2機だけ飛び立ったが両方とも間もなく撃墜された。第44中隊とその所持機"P-40ウォーホーク"は12月27日ホイラー飛行場からハワイのカネオヘ海軍基地へ移駐した。同部隊は、1944年5月22日正式に第44戦闘中隊と改称された。

同中隊は、1943年の1月から6月までガダルカナルの空中戦で活躍した。同中隊は、1943年8月15日にヴェラ・ラ・ヴェラ島侵略に従事し、初めてP-39機を導入した。同中隊は、11月にP-38"ライトニング"に装備替えし、その後ニューヘブリディーズ群島のルガンビル飛行場に駐屯した。同中隊は日本の飛行機135機を破壊し1943年12月31日に第13空軍の最優秀中隊と評価された。

第2次世界大戦終結後、第44中隊は第13空軍の一部として比島のクラーク飛行場に配属された。1947年4月の解散を経て同年9月に再編成されP-51機が配備された。

F-80「シューチングスター」の出現で1949年12月にジェット機を入手した。同中隊は朝鮮戦争中クラーク飛行場で待機態勢を取った。同中隊は朝鮮戦争の中途に第44戦闘爆撃中隊となりF-86Fを装備した。

同中隊は、1954年12月に嘉手納空軍基地の第18戦闘爆撃航空団に加わった。

●第15戦術偵察中隊

第15戦術偵察中隊は、最初第2航空学校中隊としてニューヨークのミオネラで1917年5月7日に編成されたが、その後1917年8月22日に第15飛行中隊に改称された。同中隊の当初の飛行機はカーチスのJN4ジェニーとデハビランドのDH4のフライングコフィンだった。

第15戦術偵察中隊は、1943年12月に西フランス沿岸で初の戦術任務を遂行した。同中隊は第67観測群所属の部隊でP-51ムスタングを保有していた。同群は、1945年9月に帰米し、翌年の3月31日サウスカロライナ州サムターのショー飛行場で解散した。1951年に再編成されたが、同部隊は、在日小牧基地第67戦術偵察航空団の欠くことのできない部分となって、ロッキードRF-80が配備された。

その年の暮れに、第15は朝鮮に移り、ミグの通路及び鴨緑江に沿って長距離写真偵察飛行を行った。この特殊任務のため同部隊は、極東に引き渡された最初のRF-86F 4機を取得した。

1955年8月に同部隊は、小牧に仮配属された後に東京の横田基地に配属された。第15中隊及び極東における最後のRF-80機4機は、1956年2月に譲渡され、同中隊はその後間もなくRF-84サンダー・フラッシュ機を取得した。RF-86機は、夏の終りまでに全機譲渡され同中隊の機種はRF-84Fだけとなった。第15中隊は、1956年の8月に現在の居所である嘉手納空軍基地に移動した。

18TFWのホームベースのカデナにふさわしく鳥居に作りつけたメインゲート案内

カデナ基地に働く米軍人は対物保険に加入し、バンパーに写真のようなステッカーをつける

なぜかYで始まるナンバープレート。Aもある

基地に入るには総て許可が必要で、黄や白のパスをもっている。車も人も許可証を持っており、アメリカ式ポストにほうり込んで行く。色は明るい黄色だ

高度約2,000mから見たカデナ基地。2本の滑走路の上方が18TFW。下方には海兵隊や376SWや9thSRWがいる。カデナはアジア地区最大の米軍基地だ

SR-71戦略偵察機。通称ブラックバードはマッハ3.3/高度24,000mの超高性能機だ。生産機数約30機以上

KADENA

東京の横田米軍基地と同様にカデナ基地も見物に良い場所がある。知花弾薬庫の近くの丘には見物客と飛行機マニアが集まっている

丘の上には小さなベンチと、広場があって、近くにはハンバーガーなど売っているパーラーも開店している。天気の良い日は人のたえることがないほどだ。ニュースを取材中だ

カデナは沖縄中部、北部の観光地への途中にあるために、観光バスの見物コースにも入っている。売店もあって小休止に最適な場所

売店にはカデナへ出入りする飛行機のパネル写真が、カラー、モノクロで作られ、販売している。その片すみでは、近くの米軍演習場から見つけ出した薬莢もオミヤゲに売っている

カデナ基地には第15戦術偵察中隊が駐留しており、RF-4C偵察機が連日飛行している。

第44、67TFSのフライトラインにならんだイーグル用の600ガロン増槽。通常のフライトでは、F-15の胴体下に1本吊り下げている。フェリー時には翼下に2本追加する。

カデナは空軍と海兵隊、海軍が共用している関係で、ヘリコプタと輸送機が行きかう

海兵隊の重ヘリコプタCH-53Eシー・スタリオン

米海軍の対潜哨戒機ロッキードP-3Cオライオン。

カデナは1日400回もの離発着がある多忙なベースだ

沖縄の米軍航空基地は、那覇の日本返還によってカデナとフテマのみとなり、カデナは空、海軍、海兵の3者の共同使用基地となっている。ランプには軍用機がギッシリ、ランウェイには常に ジェット機のごう音がひびく

カデナの北側にあるランプに駐機するKC-135空中給油機。B-52やF-15、SR-71へ燃料を給油する、戦略的に重要な機体だ

救難機HC-130Nのめずらしいショット。

F-15のメカニックが常時使用しているツールボックス。専用レンチやマニュアルが入りだ

F-15の配置によってあらゆる装備がかわった。車輪どめ(チョーク)にもF-15のネーム

米海兵隊VMFA-212所属のF-4S型。同機の詳細は本誌の特集記事を参照されたい。

12th TFS所属のF-4Dファントム。12TFSのエンブレムは金色にグレーのワシが剣を持っているところ。同隊もまもなくイーグルにかわる予定だ。

カデナ基地のランウェイにタッチダウンした44TFS所属のF-15C型。小さなエンブレムが空気取入口横にある

第15戦術偵察飛行隊のRF-4C偵察機。同機にかわる偵察機がないから、当分はRF-4Cが第一線機として活躍することだろう

カデナのランプは若いメカニックでいっぱい

昨年6月にF-15の第一陣が到着して、F-15の支援のためのトレーニングは本格的になったが、カデナではF-15受入れのための準備は1977年から始められていた。基地の片すみでは、F-100エンジンの整備工場が目下建設中で、日本の建設業者が最終工事を行なっている。

44、67TFSのライン・クルー。平均25才のヤング・グループだがウデの方は超一流。女性もいるが、カメラをむけたらどこかへ消えた

第12TFSのライン整備場に設けられたJ-79エンジンのストック・ハンガー。1ヵ所の基地で100機近く所有するとこうなるようだ

基地西側の人気のない場所に設けられたエンジンのテスト・ラン・スタンド。J-79が主だが、いずれF-100エンジンもテストされる

第18TFWはカデナ基地のメインというべき部隊。その支援をになうのが18コンバットサポートグループ

新しく建設された18TFWの建物にペイントされた18TFWのエンブレム。なぜかTFGとある。

タワーから東を見ると44、47TFSのイーグルが勢ぞろい。この機体全部がすぐに飛べる

訓練で海上を低空飛行したのか、海軍の機体洗浄装置を通って水洗いしたF-15

KADENA

カデナ基地のヘッドクォーターにはカッコイイ建物がある。その入口のエンブレム

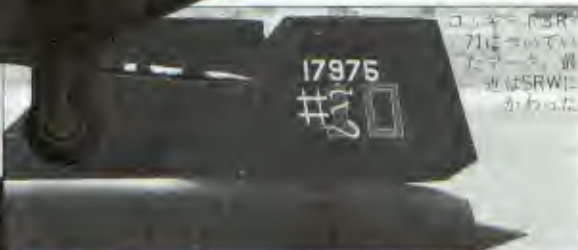
第一線基地の支援部隊である18コンバット・サポート・グループ。アメリカ人はカンバンが好き

搭乗直前のパイロット。Gスーツ、サバイバル・ジャケット、ブーツを着用している

航空ファンの取材に昼食ヌキで協力してくれた、PIOのキャプテンR氏。感謝あるのみ

F-4時代そのままのメインテナンスハンガー

基地自体がひとつの町をなしている。教会もあれば映画館もある。ベースの一角では、フォードのカプリやクライスラーの新車を売るバラックがならんでいる。新品のカプリ

基地のメインストリートでハイコロジー。PIDの車でチェースして物にした写真

キティーホーク搭載のRA-5Cビジランティ

ワシが舞い降りたようなグラマンF-14

キティーホーク搭載VF-111のF-14

キティーホーク搭載CVW-15のE-2C

カテナは東アジア最大の軍事基地だ。外から見ているといろんな飛行機がやってくる

空軍，海軍，海兵隊のいるカデナでは，新鋭機のほとんどを見ることができる。空母の搭載機ではキティーホークのものが最も新しく，イラン紛争が解決したら，またトムキャットがやってくるだろう

台風をさけてグアム島からやってきたB-52D

海兵隊のランプからランウェイへ向かうKC-130F

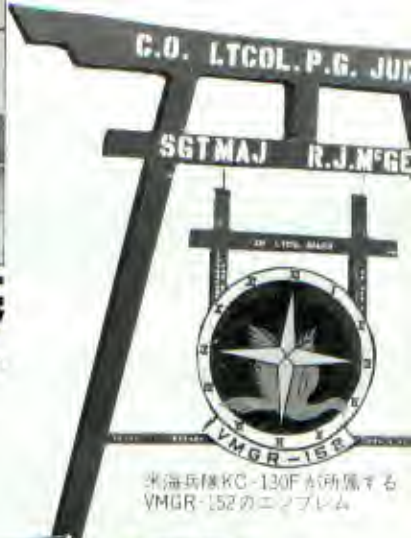
E-4A空中指揮機3機の内の1機

米韓合同演習チームスピリット79に参加したA-10

原子力空母エンタープライズ搭載のEA-6B

沖縄で2番目に大きな米軍基地が普天間海兵隊基地だ……

米海兵隊のヘッドクォーターは小高い丘の上のキャンプバトラー内にある。フテマ基地はここから約2キロ南にランウェイを持った広大な地域だ。超大型ヘリコプタや双胴のブロンコ、シーコブラ・ヘリが飛びかっている

フテマ基地のランプにならぶ海兵隊のUH-1N(左)とCH-53E

米海兵隊KC-130Fが所属するVMGR-152のエンブレム

第3海兵師団配下のHMM-164(CH-46シーナイト)のエンブレム

MAG-12、-15を統括する1stMAWとキャンプ・バトラーのエンブレム

MCAS(マリンコープスエアーステーション)どこへ行っても赤い鳥居だ

大型機小型機の入りみだれるフテマのランプ

米海兵隊で最も古い機体ダグラスR4D-5。同機は1943年に発注された機体だという。今様に言えば戦中派だ。ランプにはまだ2機健在だった

MASS-2とは何だろうか。PAOも首をかたむけた

基地の運び屋さんも負けずにガンバッテマス

MAG-36のヘッドクォーターアンドメインテナンススコードロン。OV-10とCH-46を所有している

フテマとカデナの連絡にやってきた海兵隊のUH-1Nヘリコプタ

HMM-164所属のCH-46シーナイト中型ヘリコプタ。全機グラウンドしてチェックの最中だ

どういうわけかMiG-25を描いた1stマリーンエアウィング

FUTEMA

地上支援，観測用のOV-10ブロンコ。夜間監視/攻撃型のOV-10Dがテスト中だから，採用になればフテマにも!?

ジャイアントボイス'79

Photo by Denis J. Calvert-IAP

米空軍では，第一線機を使った各種の演習や競技会を毎年行なっているが，その中でもウイリアムテル，ジャイアントボイスなどの名で呼ばれるコンペティションが特に有名で，射撃や爆撃に日ごろきたえた技を競っている。ここに御紹介するのは，SAC（米戦略航空軍団）が主催した，ジャイアントボイス1979である。今回は8月から11月にかけて，SAC，TAC（戦術空軍），ANG（州航空隊），USAFRES（米空軍予備部隊）と，英空軍（RAF）が参加してルイジアナ州バークスデール空軍基地で開かれた。上はバークスデール基地の2ndBWのB-B-52G型。中左は同じく2ndBWのB-52Gのクローズアップ。同大会の目的が爆撃，航法競技会だから，B-52GのローライトTV（機首の白いドーム内）やレーダーが強力な武器となる。中右と下はモンタナ・ナショナルガードのF-106（120FIG所属機）。中右はF-106の機首左に書かれたスコア。ジャイアントボイス79で，B-52 6機，バルカン（RAF所属），F-111を撃墜したことになる。同マークのF-106はシリアル59-0059号機。

1. A shot emphasising the 185 foot span of the B-52G. Aircraft 0254 of 2d Bomb Wing.
2. Although the Vulcans and B-52s are of a similar age, the USAF have spent far more money in updating its aircraft, particularly in the avionics area. This 2nd Bomb Wing B-52G shows the new under-nose bulges recently acquired, the new equipment fitted including low-light TV. The B-52G fleet is also scheduled to receive cruise missiles.
3. Something new in "Kill" markings. This was seen on a 318th FIS F-106A at Barksdale, aircraft 59-0059, and records 6 B-52s, 1 Vulcan and 1 F-111.

②

④

同競技は，実弾を使用しないレーダー爆撃評価方式を取り，クルーに対する評価が目的だから，各部門の優勝者は大変な名誉を受けたことになる。
この頁上は英第101SQ（ワディントン基地のバルカンB2爆撃機とそのクルーたち。

4. The 1979 Contest was the first where a fighter interception element had been introduced. Both ANG and regular TAC units were involved,the illustrated ANG aircraft being a typical example.F-106A 72485 from 120 FIG, Montana ANG from Great Falls IAP, Montana- "Big Sky Country".
5. The RAF crew which won the Best Crew award for Vulcan crews-Flt Lt Brian Milton and RAF Crew 01, from 101 Squadron Waddington. This is the crew which won the RAF's own bombing contest, "Double Top" in the UK earlier in 1979.
6. The two RAF Vulcans which flew in the semi-final phase-B.2s XL387 and XM 571, seen from the top of Barksdale's control tower. For the duration and Waddington were removed and in their place a Union Jack and the black panther's head of No.1 Group, RAF Strike Command were painted on the tail fin.

5

6

ジャイアントボイス79は歴史が古く，1948年に，当時の新鋭機B-29を使用して第1回を開いたのに始まる。その後機体の入れかわりにともなって，B-50，B-36，B-47，1960年にはB-52とB-58，1970年代に入ってFB-111とかわってきている。初期には機種でもわかるように，爆撃部隊から給油，州空軍と参加グループの範囲を広げ，内容もより高度なものとなっている。この頁上はバークスデール基地で保管中のB-17(右)と第27TFWのF-111D(中)，第87FISのF-106B型。中の写真は迎撃競技でターゲットとなった第144FIGのT-33。下は同競技に参加したノースダコタANGのF-4D。同機の空気取入口横には，ANGのエンブレム，尾翼にはハッピー・フーリガンの文字がある。

7. A view from the top of Barksdale's control tower, showing a line-up of three differing types. The F-106B is a 87 FIS aircraft, the F-111D belongs to the 27th TFW while the B-17 is being restored for a planned 8th Air Force Museum at Barksdale. It is planned to construct a typical WW2 English airfield, complete with hangars and control tower, and this B-17 and a B-24 have already been delivered to Barksdale and are now being restored.
8. The 144 FIG from Fresno MAP, California were involved in the interception phase of the contest, flying F-106s, but brought this superb T-33 61586 to Barksdale at the end of the competition flying.
9. The only unit flying F-4s in the contest was the 119 FIG from Fargo, North Dakota the "Happy Hooligans". This F-4D has the ANG badge painted large on the intake duct, and carries an unusual serial presentation of 04975.

ジェット軍用機の先輩たち

フィアット G.91　　FIAT 91

G.91 Prototype

NATO空軍司令部は，朝鮮戦争の戦訓から，軽戦闘攻撃機の有効性を認識し，加盟国各メーカーにオーフュースを1基搭載した5,000ℓb級 戦術支援機の要求を提示した。
フィアット社では，それに答え，ジュゼッペ・ガブリエル主任技師のもと，F-86Kのライセンス生産で学びとったノウハウを基礎に，安価で高性能な傑作機G.91を作りあげた。機体外形はF-86Kを踏襲しているように見えるが，シンプルなスタイルはガブリエル独自のオリジナルである

FIAT G.91 was designed to meet the specification announced by NATO who recognized the usefulness of a light tactical strike fighter from the Vietnam War. Powered by an Orpheus 80302 single-shaft turbojet engin (5,000 lb), the fighter features robust, simple maintenance, capebility of operation from rough advanced airstrips. Aremament (G91/3) are two 30mm guns and underwing load up to 1000lbs.

The Varinus possible combination of armament

G.91は小型機ながら,4基のパイロンに1,000ℓb(G.91/R3)の搭載能力を持っている。前列外側より，12.7mm機銃弾，30mm砲弾，1.97in，4.9in，2.75in各ロケット弾，ブローニング12.7mm機銃，30mmDEFA砲，各種ランチャー，爆弾，増槽

G.91 and G.91R/1

G.91R/1

〈前ページ上〉G.91は，1955年に原型3機，量産先行型27機の発注を受け，生産が開始された。写真は原型1号機で，ブリストル・オーフュースBOr.1(3,990lb)エンジン1基を搭載して1956年8月9日に初飛行を行なった。翌57年3月に墜落事故を起こし，先きゆきが心配されたが，エンジンをBOr.3(4,800lb)に換装した2号機により，コンペティションに臨み，ダッソー・エタンダール，ブレゲー・タン，ダッソー・ミステール26などの強豪を打ち破り，制式採用を勝ちとった

▼初期量産型G.91（後方）とG.91R/1。G.91の制式採用により，量産先行型として発注されていた27機は，初期量産型G.91としてイタリア空軍に受領され，評価試験や，発展型開発のテスト・ベッドとして使用されたほか，16機は後述のG.91PANに改造，曲技用に使われた。G.91の外見上の特徴は，とがった機首レドームで，偵察カメラを装備したG.91Rとの識別は容易である

▼最初に実戦部隊へ配属されたのは，機首にビンテン70mm偵察カメラ3基を装備した攻撃・偵察型G.91R/1で，武装はブローニング12.7mm機銃4挺，エンジンはフィアット製オーフュースBOr.80302(5,000lb)に換装されている。生産数はR/1が25機，航法能力向上型R/1Aが25機，搭載量を増加させたR/1Bが50機である

G.91 and the ground equipment

初期量産型G.91をとりまく地上補器類。地上支援設備の整わない前線の飛行場において，素早いターン・アラウンドを求められる，ヨーロッパ戦線での戦術支援ミッションにあっては，簡素で使いやすい地上補器類が必要である

▲初期量産型の中から16機が，武装を撤去され，G91PAN(Pattuglia Acrobatica Nazionale)として1964年から曲技チーム"フィレッツェ・トリコローリ"で使用された
▶カートランド空軍基地において米空軍の評価テストを受けるG.91R/3。米空軍はG.91R/3を2機(陸軍もR/1を2機)購入して，テストしたが，採用には至らなかった
▼訓練弾用エジェクターを装備した西ドイツ空軍LeKG41のG.91R/3。R/3は西ドイツ向けの機体で，ドップラー・レーダとTacanを装備した航法能力向上型で計344機が生産された。なお武装はDEFA30mm砲2門に換装されている

The G.91R/3 at Kartland AFB

G.91R/3 from LeKG4

G.91PAN "Frecce Tricolori"

フィアットG.91R/1データ
全幅28ft 1in，全長33ft9.5in，全高13ft1.5in，エンジン型式フィアット・オーフュース80r803(推力5,000lb)，運用自重8,130lb，最大離陸重量12,125lb，最大速度565kt，実用上昇限度40,000ft，海面上昇率6,000ft/min，戦闘行動半径170nm，航続距離1,000nm，離陸距離(50ft越え)3,900ft，着陸距離(50ft越え)2,000ft，着陸滑走距離1,000ft.

G.91R/3

G.91R/4

▲ギリシャ空軍とトルコ空軍に供与が予定されていたG.91R/4。R/1のアビオニクス向上型で50機生産。キャンセルされたため西ドイツが購入，うち40機は，後にポルトガルへ供与
▼SVAA(Scoula Volo Avanzato Aviogetti＝Advanced Flying Training School)所属のG91T/1。T/1はR/1の複座練習型で，胴体を1.3m延長し，垂直尾翼を拡大したほか，武装も12.7mm機銃2挺に減らされているが，機首の偵察カメラ・ハウジングは残されており，搭載は可能である。75機が生産され，イタリア空軍の高等練習，機種転換訓練等に現在も使用中。また西ドイツ空軍が採用したG.91T/3は装備品がR/3と共通なほかは，ほぼT/1と同一の機体で，69機生産

G91T/1 from SVAA

G.91Y

G.91Yは、G.91シリーズとはいっても、G.91Rと比べると、エンジンはJ85-GE-13A双発に換装され、主翼、後部胴体は改設計されているため、ほとんど別機とも言える機体である。エンジン推力の増大(4,080 lb×2)にともない、重量も大きく増加したため、航続距離、搭載能力の倍増、全天候能力の付加などと差し引きしても、飛行性能の面などでの性能向上はわずかであったため、生産は試作型をふくめ65機にとどまった。武装はDEFA30mm砲2門、搭載能力は4,000l

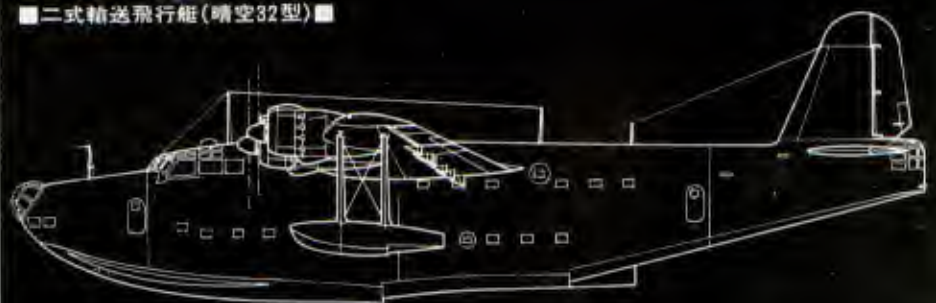
G.91T

2式大型飛行艇／晴空

KAWANISHI H8K Type 2 Flying-boat (Emily)

●(前ページ)二式輸送飛行艇「晴空」32型1号機「旭」の機首付近。艇体後部の2つのこぶは，通称“かつおぶし”と呼ばれる波おさえで，これにより，プロペラ回転面にまで上る飛沫をおさえることができた。
▲甲南沖で，離水テストを操り返す13試大艇。艇体の大部分がすでに水面を離れているため，水しぶきは少ないが，試作型においては，前記のかつおぶしの他，機首に“チャイン”と呼ばれる波切り板を装備していた。
▼2式輸送飛行艇「敷島」の機首部分。乗員用ハッチの前にはレーダ・アンテナが見えている。
▼縦横比の大きな2式大艇は，水上安定性に多少問題があり，しばしばポーポイズ現象に見まわれることがあった。

■二式大型飛行艇12型（後期型）■

■二式輸送飛行艇（晴空32型）■

2式大型飛行艇12型(H8K2)公表データ
機体寸度，重量：全幅38.00 m，全長28.13 m，全高9.15m，全備重量24,500kg，エンジン，プロペラ：名称エンジン三菱火星22型空冷複列星型14気筒4基，離昇出力1,850hp，プロペラ金属定速3翅，直径3.90 m。性能：最大速度455km/h/4,700 m，実用上昇限度8,760m，航続距離5,310 km。その他：武装20mm機関砲5門，7.7mm機銃3挺，乗員10名，生産数167機。

▲本機を雷撃に使用する目的で開発した海軍であったが，制空圏をうばわれ，強力なレーダ網を張られた前線において，本機のような大型機に雷撃の機会はなく，多くは飛行艇本来の任務である，輸送や遠距離哨戒などの任務にあてられた。この写真は2式輸送飛行艇（のちの晴空32型）の1号機「旭」で，上下2段に分かれた胴体内には，64名の乗客を収容することができた。
▶国電のシートなみの広さをもつ客室内部。初めはエアコン，水洗トイレ，防音設備などを備えたデラックスなものだったが，後に改められた。
▼横須賀鎮守府所属の晴空32型「敷島」。本機は今で言うなら司令部付きVIP専用機といったところであろう。

▲12型後期型。本機は245ktという。当時では世界最速の飛行艇であり，20時間を超える哨戒ミッションを行なうことができた。
◀２階コックピットには正・副操縦士席，見張り席，無線席，機関士席，方向探知席などがあり，そのほか１階の航法席などを加えると乗員は10人（初期型では16人）であった。
▶第801航空隊において実用試験を受ける23型（仮称）。23型はエンジンを火星25乙型に換装し，上部砲塔を引きこみ式にした改造型だが，結局２機が改装されテストされただけで,実用には至らなかった。

KAWANISHI（H8K）TYPE 2 FLYING BOAT played its active roles of reconnaissance, transport and attack in the early.stage of the Pacilic War. Also it is known for making the biggest single jump in the technology of such aircraft in history. Dimensions : span 38m, length 28.13m, height 9.15m, Gross weight: 24,500kg. Engines : 4 Mitsubishi Kasei 14 - cylinders two-row radials. Performans : max speed 455km h/4700m. ceiling 8,760m. range 5,310km. Armament 5×20mm and 3 7.7mm. Crew : 10

PHOTO NEWS

▲アイリッシュ海を航行中の指揮強襲艦ハーミーズ上で，フライト・トライアルを行なうNo.700A Sqnのシー・ハリヤーFRS.1。700Aは79年9月に新編された初のシー・ハリヤー部隊であり，基地はヨービルトンで，同機の実用試験を担当している。今回のトライアルにも5機のシー・ハリヤーを派遣している
▼ボーイング社では，このほど，B757双発ジェット旅客機の機内モックアップを完成，公開した。B757は83年前半に就航が予定されており，180人乗りで40機が発注されている

(Above) One of five Sea Harrier FRS. 1s from No.700A Squadro undertakes flight trial onboard the Hermes staeming through th Irish Sea. The Squadron was organized in September 1979 as th first Sea Harrier unit with its base at RNAS Yeovilton.
(Below) The Boeing has recently unveiled the cabin mockup of B 757 twinjets transport. Having a capacity for 180 passengers th B757 is expected to be introduced on the scheduled run in the firs half of 1983. Currently 40 of them are on order.

▲79年12月4日，米空軍に引き渡されたC-141B 1号機。同機はC-141Aのストレッチ長胴型で，空中給油装置を付加している。ノートン基地の63MAWに配備された1号機に続き，計271機が改造の予定

▶79年11月28日，フィリピン航空(PAL)に引き渡されたエアバスA300B4-100(RP-C3001)。PALではA300を5機発注中で，本機がその1番機で"LOVE BUS"の愛称がつけられている。なお，本機はマニラー東京線にも就航の予定で，日本に姿を見せるのも間近か

▼最終点検中のノースロップMQM-33Cターゲット1号機。同機は300万ドルの予算で57機が発注されており，対空射撃訓練用に使用する

◀11月13日に行なわれた1,000基目のハープーン対艦ミサイル引き渡し式の模様。ハープーンは機載型AGM-84と艦載型RGM-84があり，10数ヵ国から4,000基近い発注が見こまれ，海上自衛隊も発注予定

(Top) A first stretched C-141B delivered to 63MAW at Norton ABF on 4 December 1979. USAF plans further modification of 271 C-141s.
(Middle) A first Airbus A300B4-100 delivered to the Philippines Air Lines on 28 November 1979 has the nickname of "Love Bus".
(Below Left) A Northrop MQM-33C at its final check. With the budget of 3 million dollars a total of 57 targets will be built.
(Below Right) On 13 November 1979 the 1000th Harpen missile was delivered.

PHOTO NEWS

▲11月18日，小牧空港に飛来したRAAF No.37Sqn.のC-130E（A97-168）（写真提供　鈴木敏夫氏）

◀小牧基地でIRAN後の試験飛行をするF-104J（48-8627）。日の丸とシリアルを除き，全面の塗装をはがしており，機関砲口にもカバーがかけられている（写真提供　鈴木敏夫氏）

▲館山基地航空祭において，マヌーバー飛行を披露する第101航空隊のHSS-2A（101-8065）（写真提供　林宏祐氏）

◀11月24日，嘉手納基地に飛来した3TFW,90TFSのF-4E-37-MC（68-0310）ボーディング・ラダーが降りたままなのに注意（写真提供　浜野博司氏）

▶エンタープライズのオーバーホールのため，CVW-14はコーラルシー（CV-43）に搭載されたが，その艦載機の一部が嘉手納に飛来した。上はVMFA-531のF-4N（152323），下はVA-195のA-6E（Mod）（154170）で，どちらもCVW-14のCAG機（写真提供 田名一夫氏）

[Top] A C-130E from RAF No.37 Squadron landed on Komaki AB on 18 November 1979.(By T.Suzuki) [Middle] A F-104J at Komaki AB during its IRAN flight Test.(By T.Suzuki) [Below] A HSS-2A from 101FS during the demonstration flight over Tateyama AB where "open house" was celebrated.(By H.Hayashi) [Right Above] F-4E 37-MC from 3TFW visited Kadena AFB on 24 November. (H.Hamano) [Right Below] The CAG planes from CVW-14, the F-4N from VMFA-531 and A-6E from VA-195. While the carrier USS Enterprise is docked the CVW-14 is temporarily transferred to USS Coral Sea and its squadrons often appeared on Kadena ramp.(By K.Tana)

PN
310

05
2323
VMFA-531
MARINES
200

NK
154170
NAVY
500

形だけの肩当てを付けて，地上で試験をしたと伝えられている。

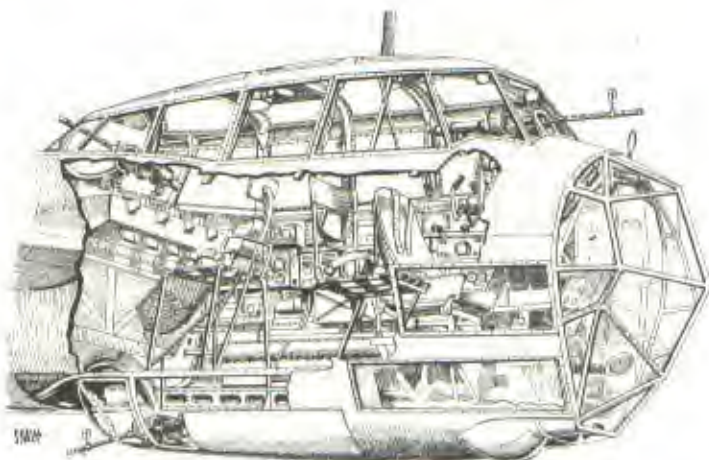
この結果，1935年１月，ラインメタル社の新航空機銃が誕生し，ＭＧ15と名付けられ，ただちに生産に入った。

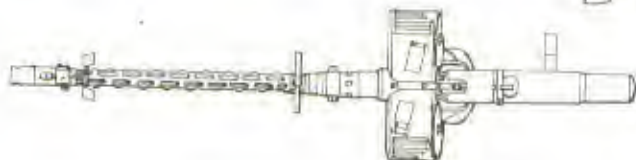
すでにヒットラーのベルサイユ条約破棄は，ナチ党による国内世論の盛りあがりから，周知の事実となっていたから，ラインメタル社の生産体勢もスムーズに進み，陸軍用のＭＧ15は，口径7.92mm，重量7.14kg（機銃のみ），全長107.7cmで，細長いスマートな銃身をもつ拊動引金式の旋回機銃であった。

弾倉はドイツではドッペルト・ロンメル15と呼ばれたサドルパックタイプ（日本ではふりわけ式という）の各75発入りで，薬室上部に装着し，右側に突き出てくる装填ハンドルを前後して，薬室に初弾を給弾したあとは，ピストル型グリップについた引金を操作して，遊底運動により連続発射できた。空薬莢は真下に吐き出されるが，機内に飛び散るとその勢いで，機体を破壊するおそれもあり，射手にとってもじゃまだったから，ＭＧ15にはチュウチン型のズック製空薬莢受けがつけられているのが普通である。

この薬莢受け容器は，後に金属製となるが，筆者がロンドンの戦争博物館で見たのは写真のように，プレス加工ではなく，銅製で手作りのたたき出し製であった。銅やシンチュウで，鍋やヤカンを手作りで作っている地方も多いドイツのことなので，おそらくこれも，その地方の製品であろう。この程度の製品なら１人でも１日２～３個はできるが，ドイツ製の機関銃としては，大変珍らしいものであった。

なお，Ｈe111などの機首に装着するときには，ボール・マウントを銃身基部にとりつけていた。

さすが航空用だけに，ＭＧ15の発射速度は，1,000～1,100発／分と増大したから，Ｈe111などの写真を見ると機首や胴体間にＭＧ15の交換用サドル弾倉をたくさん搭載していたことが，よくわかる。

Do17の機首３か所に取付けられた３挺のＭＧ15

……上部銃座に付けられたＭＧ15

ＭＧ15の側面，断面図（下図は機首用銃）

MODELLING

MANUAL

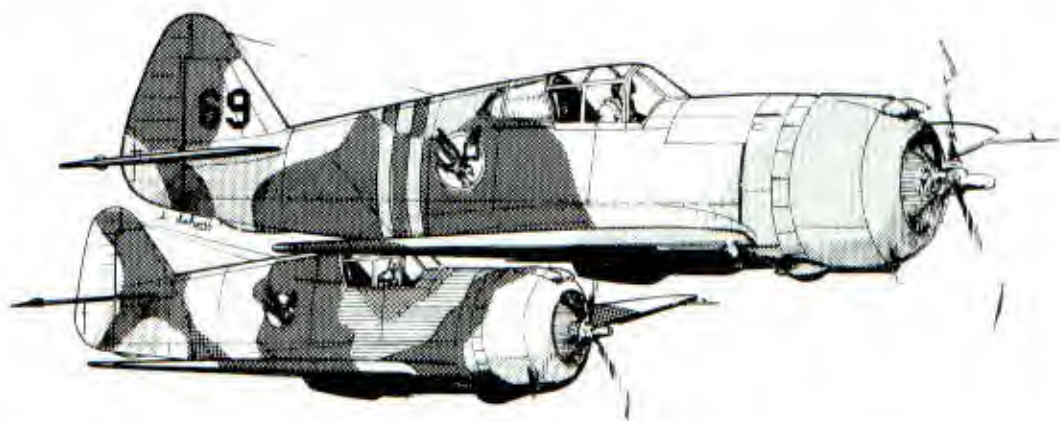
CURTISS HAWK

カーチス・ホーク

解説—大泉　淳

イラストレーション

野中寿雄
桜井定和

P-36ホークの後継機であるP-40ウォーホークは，駄作，凡作と呼ばれながらも総計13,700機以上生産され，第2次大戦の傑作機のひとつに数えられる機体である。ここに載げるP-36シリーズは，カーチス戦闘機の原流として量産性のよさ，取り扱いの容易さなどという利点をP-40にひきついだばかりでなく，全金属製，応力外皮モノコック構造の胴体や引込み脚，密閉式コックピットなど，時代の最先端をいく技術を実践した新時代の戦闘機であった。しかしながらトラブル続きで，また米陸軍の制式戦闘機としては能力不足だったため，そのほとんどが輸出用に振りむけられた。生産数もP-36，ホーク75を合わせても1,000機に満たず，ホーク自体を傑作機と呼ぶにはかなり無理がある。そのため，P-40ほどの人気もなく，これといった資料もないのが実状であった。だが，ホークはモデラーにとっては実に魅力的な機体で，第1次，第2次の大戦間という時代の背景もあって，地味なマーキングの多い米陸軍機の中では，ひときわカラフルなマーキングを施していた。その上，イギリスを含む他の使用国のマーキングも魅力のひとつである。ここではこのホークにスポット・ライトをあて，とびきり派出な塗装を紹介してみよう。

アル38-1471の主翼を改造し7.7mm機銃8挺を装備したが，XP-36Eも短期間のテストの後，P-36Aに再改造された。

XP-36Fはマドセン23mm機関砲2門を，主翼下面のゴンドラに取付けたもので，P-36Aの172号機を改造して作られた。

機首の7.7mm機銃と12.7mm機銃はそのまま残され，重量が238 lbも増加したため，最大速度は35mphも低下した。

P-36G

1940年4月にノルウェーがドイツ軍に占領されたため，ノルウェーが発注していた36機のホーク75A-8は，6機が「リトル・ノルウェー」と呼ばれた，カナダのトロント空港に基地を置くノルウェー空軍の訓練部隊に引渡されたのみで，残りの30機はP-36Gとしてアメリカ陸軍に徴発され，28機をペルーに供与した。

アメリカ本国に残された2機のP-36Gが，どう使われたかについては資料が残っていないが，ペルーに供与されたP-36GはカプロニCa114に代わって，1950年代中頃までペルー空軍で主力戦闘機として使われた。

P-36GはR1820-G205Aサイクロン9を装備し，機首に2挺の12.7mm機銃と7.9mm機銃4挺を付け，コックピット背後に，大きなティアドロップ型のDFアンテナを付けている。

ホーク75R

ホーク75Rはカーチス・ライト社の社有機で，R1830-19にターボ・スーパーチャージャーを付けた実験機で，陸軍のマークを付け，ライトフィールドで排気タービンに関するデータ収集に使われた。

ホーク75は機体内部のスペースが小さいため，スーパーチャージャーはカウリング直後の機首下面のフェアリング内に収容し，胴体下面のポッドにインター・クーラーを装備していた。排気タービンの装備により，高空性能は向上したが，この当時はまだ実用の域には達しておらず，ライトフィールドでのテスト終了後カーチス社に戻され，エンジンをライト・サイクロンに換装しNX22028の民間記号を付けてデモ用に使用された。

ホーク75の一般構造

胴体は，全金属製セミ・モノコック応力外皮構造で上下に分けて造られ，最終的に組合わされた。胴体下面の中心線上には，金属性のスキッドが付いており，不時着時の機体破損を最少限に抑える役目をしている。

主翼も舵面以外は全金属製3桁構造で，外板は24STアルクラッドで応力外皮式である。翼型は翼端がNACA2209，付根部がNACA2215，上反角は6度。主翼は左右別に造られ，中心線のフランジでボルト結合されている。

エンジンは防火壁のマウントに装着され，14マン・アワーで交換が可能だった。水平尾翼は2度の迎え角を持ち，垂直尾翼は左へ1.5度オフセットされている。

主脚はベベルギアで96度回転し，後方へ引込まれる。タイヤは直径27inでベンディックス製ブレーキを装備している。

7.62mm機銃6挺を装備し、1940年春に最初の機体が完成したが、間もなく日本軍の爆撃で工場が破壊されてしまったため、生産設備はインドのヒンドスタン社に移された。1942年7月31日最初のホーク75A-5が完成したが、ヒンドスタン工場はアメリカ空軍機のオーバー・ホールと修理に使われることになり、ホーク75A-5の生産は合計5機で打ち切られた。

ホーク75A-6／8

ノルウェーは空軍戦力の増強のためカーチス社に対し12機のホーク75A-6を発注した。ホーク75A-6はフランス向けのA-2と同じツイン・ワスプを装備していたが、武装は7.9mm機銃4挺であった。ノルウェー政府はホーク75A-6のライセンス生産権を得て、24機の生産を計画したが、戦力増強を急いでいたため、さらに12機のA-6を追加発注した。

1940年4月9日、ドイツ軍がノルウェーに上陸した時には第1回発注分のうち4機は組立てが終わっていたが、爆撃で破壊されてしまい、残りの8機はオスロ港で梱包されたままドイツ軍の手に落ちて、フィンランドに売却された。第2回発注分の12機はフランスへ回されることになったが、フランスもドイツに占領されてしまったため、結局イギリスに送られた。

ノルウェー政府はドイツ軍に占領される前にサイクロン9を装備したホーク75A-8を36機発注していたが、ノルウェーには1機も引渡されず、この内28機はペルーへ供与された。（P-36Gの項参照）

ホーク75A-7

ホーク75A-7はGR1820-G205Aサイクロンを装備した機体で、オランダから20機の発注を受けた。武装は機首の12.7mm機銃と7.7mm機銃各1挺に主翼の7.7mm機銃2挺であった。

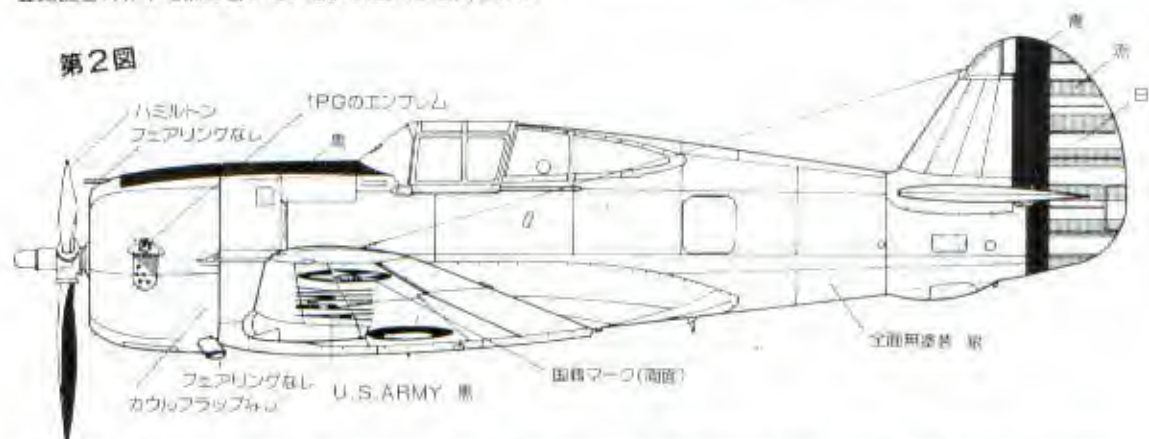
ホーク75A-7は引渡しの前にオランダがドイツ軍に占領されたため、1940年末にオランダ領東インドへ送られジャワ島で日本軍相手に戦った。現地では弾薬の供給の問題があったため、機首の12.7mm機銃は7.7mm機銃に換装された。

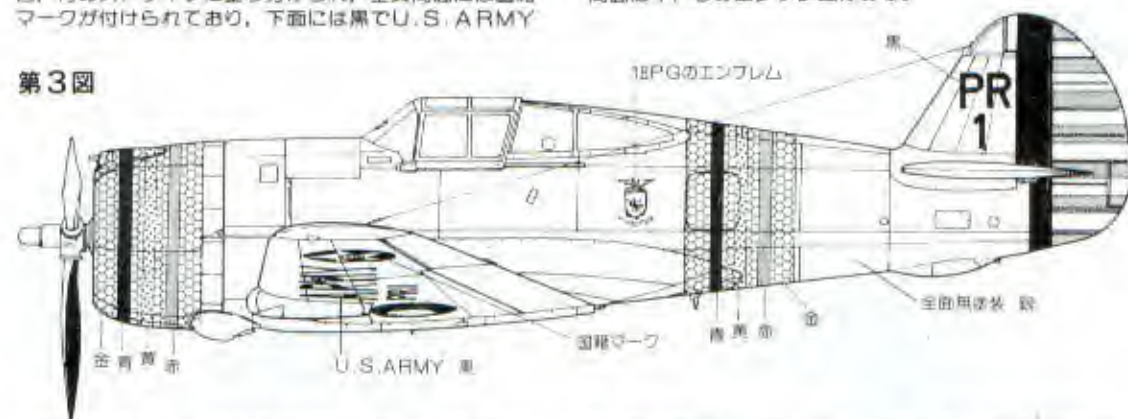
太平洋戦争が始まった1941年12月8日当時、16機が稼動状態にあったが、日本軍との戦いで次々と失われ、1942年2月3日までにすべての機体が撃墜、または破壊されてしまった。

マーキング塗装例

第1図

（第1図）ホーク75プロトタイプ（1935年5月）　胴体はライトブルー23，主翼，水平尾翼，垂直尾翼はイエロー4で，ラダーの両側と右翼上面および左翼下面に民間登録記号X17Yを黒で書いている。プロペラとスピナは無塗装銀で，ブレードにはハミルトン社のマークが付いている。サイクロン・エンジンを付けたホーク75Bでは，カウリングに小さくCurtissの文字が付加えられた。

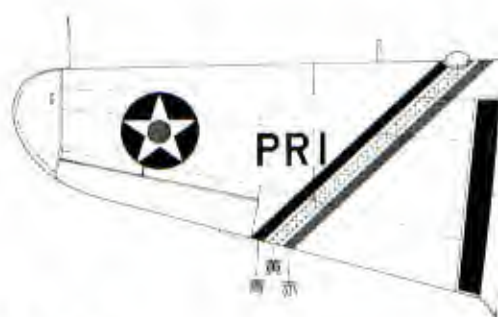
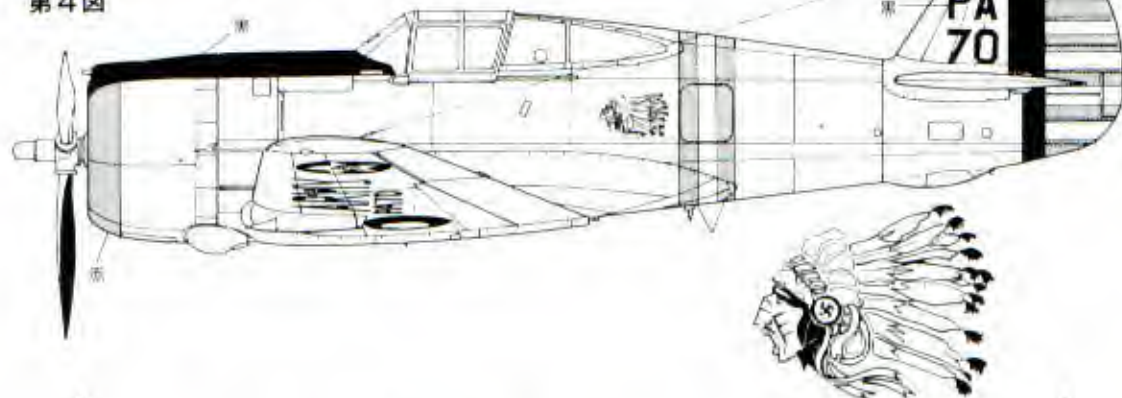
第2図

（第2図）Y1P-36　2号機（1937年10月）　全面無塗装銀で機首の反射よけはマット・ブラック。ラダーは赤，白，青のストライプに塗り分けられ，主翼両面には国籍マークが付けられており，下面には黒でU.S.ARMYの文字が記入されている。この機体はセルフリッジ飛行場の1PGで実用テストを受けていたため，カウリング両面に1PGのエンブレムがある。

第3図

（第3図）P-36A　18PG（1940年2月）　この機体はハワイのウィーラー飛行場に基地を置く18PGの司令機で，P-36の中でも最も派手な塗装のひとつである。機体は全面無塗装銀で，国籍マークとU.S.ARMYの文字は標準タイプのものであるが，カウリングと胴体後部を金色のストライプで塗っており，その上に前方から青，黄，赤のスコードロン・カラーで細いストライプを付け，主翼上面にも脚収容部のバルジからエルロン内側にかけて，スコードロン・カラーのストライプを斜めに入れている。垂直尾翼両面と左翼上面，右翼下面には，18PGの司令機であることを表わすPR1の文字を黒で書いており，胴体中央部には18PGのエンブレムが付いている。

PRI
黄
青 赤

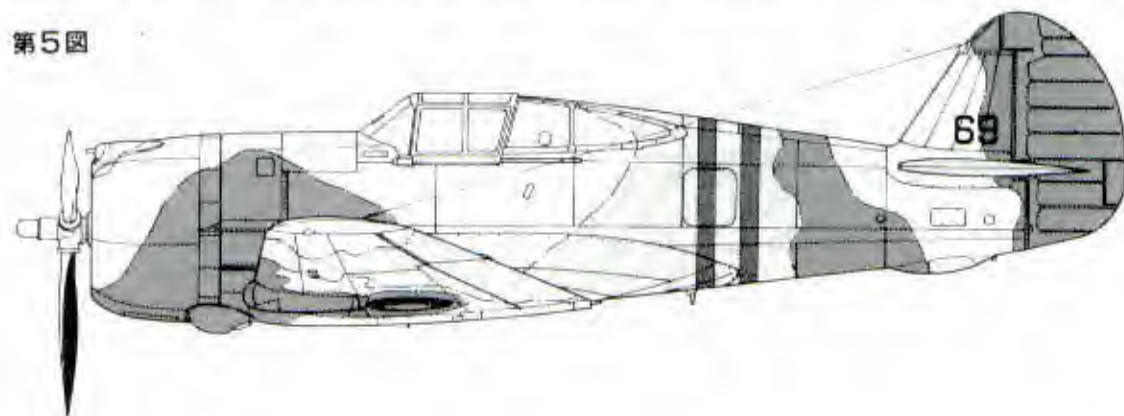
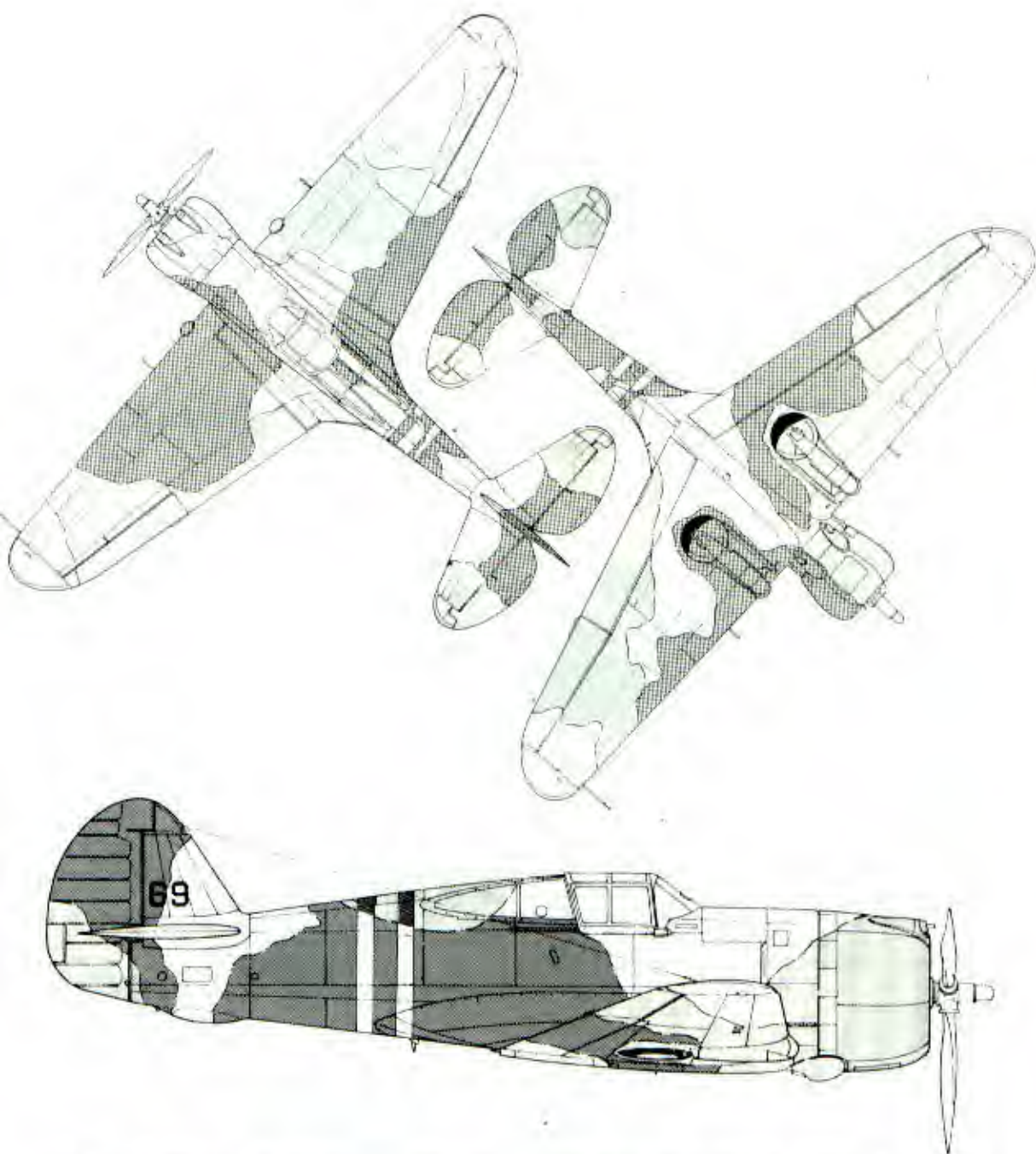
ARMY
PRI
黒

第4図

黒
PA
70
黒
赤

PA70
黒

ARMY
PA70
黒

（第4図）P-36A　94PS，1PG（1939年）　この機体は94PSの飛行隊長J.N.ストーン大尉の乗機で，全面無塗装銀，機首上面はマット・ブラック。カウリング前面と胴体のストライプはスコードロン・カラーの赤。なお，胴体のストライプは飛行隊長機が縦2本，A小隊長機は縦1本，B小隊長機は前傾ストライプ1本，C小隊長機は後傾ストライプ1本で，太さは5インチである。
U.S.ARMYとPA70の文字はスタンダードなもので，機番の70はカウリング両側にも記入されている。胴体には94PSのエンブレムであるインディアン・ヘッドが描かれ，主輪のホイル・カバーもスコードロン・カラーの赤で塗られている。

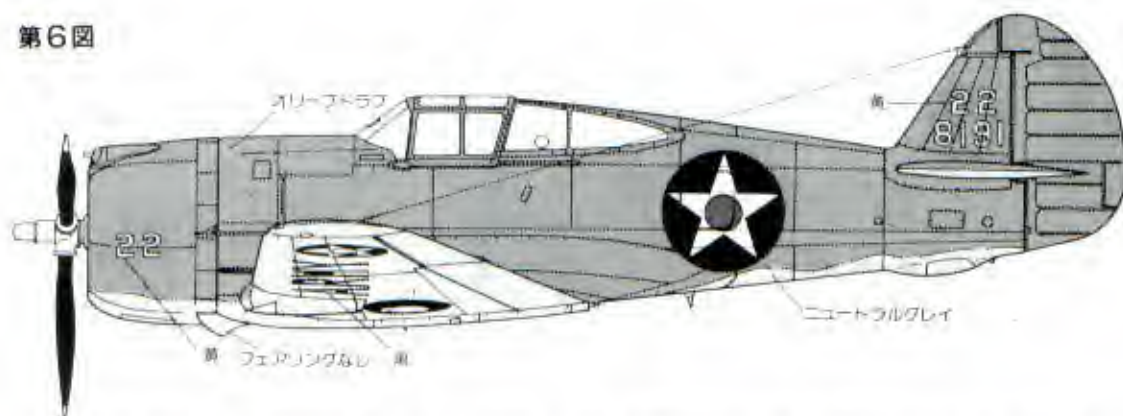
第5図

（第５図）Ｐ-36Ｃ　27ＰＳ，１ＰＧ（1939年９月）　アメリカ陸軍は1930年代に水性塗料による様々な迷彩をテストしたが，これはウォーゲーム・カムフラージュと呼ばれた。中でも有名なのが27ＰＳのＰ-36Ｃで，1939年のウォーゲームのため飛行隊の全機がそれぞれ異なったカムフラージュに塗られ，クリーブランドのナショナル・エアレースで一般に公表された。

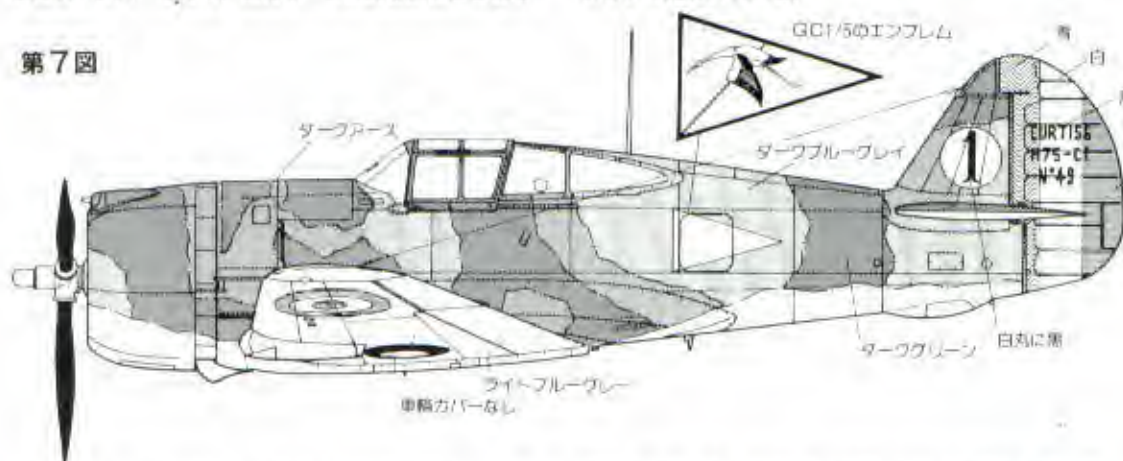
図の機体は27ＰＳの飛行隊長機でグリーン，イエロー，ホワイト，オレンジで塗りたくっており，垂直尾翼の機体ナンバーと飛行隊のエンブレムだけが塗り残された。飛行隊長機を表わす黄色のストライプは，オレンジにかかる部分をグリーンに塗っていた。

カムフラージュはかなりラフな塗り方で，機体ナンバーや飛行隊エンブレムのフチは，下地の銀が部分的に残っているし，コックピット後部のウィンドウは一部塗りつぶされてしまっている。プロペラはブレード裏面を黒で塗っているが，その他は無塗装のままである。また，この機体だけは左翼下面の空薬莢受けにカエルの絵が書いてあった。

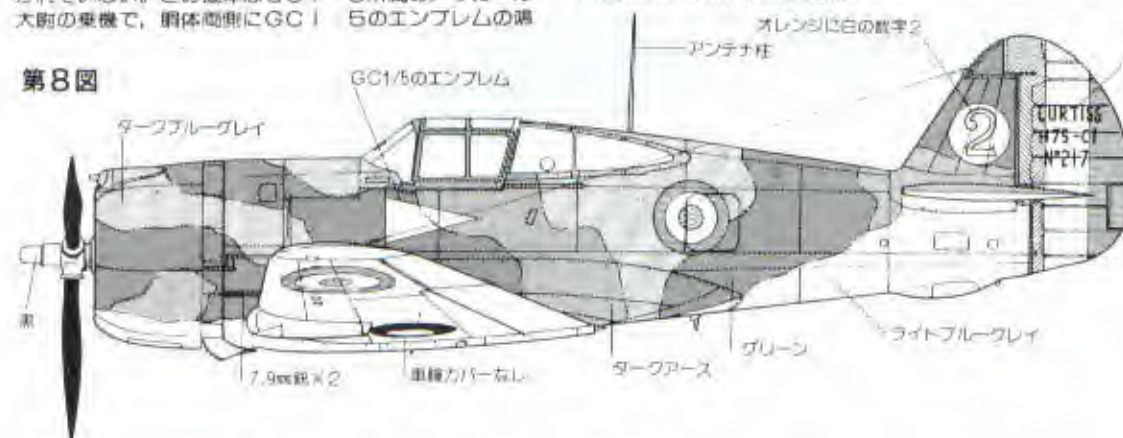
ウォーゲーム・カムフラージュは演習が終われば簡単に洗い落とせるはずだったが，実際にはなかなか落ちず，ラッカーシンナーでゴシゴシこすったため，国籍マーク等も消えてしまいすべてのマーキングを新しく書き直さなければならなかった。

Ｐ-36ＣのほかＸＰ-36Ｂ，Ｄ，Ｅ，ＦやＸＰ-42も同様の迷彩に塗られた時期があった。

第6図

（第6図）P-36C　所属不明(1941～1942年)　上面オリーブ・ドラブ，下面ニュートラル・グレイでシリアルと機体ナンバーは黄色。国籍マークは胴体両側と左翼上面，右翼下面の４カ所，主翼下面にはU.S.ARMYの文字が黒で記入されており，機体ナンバーの22はカウリングにも描かれている。

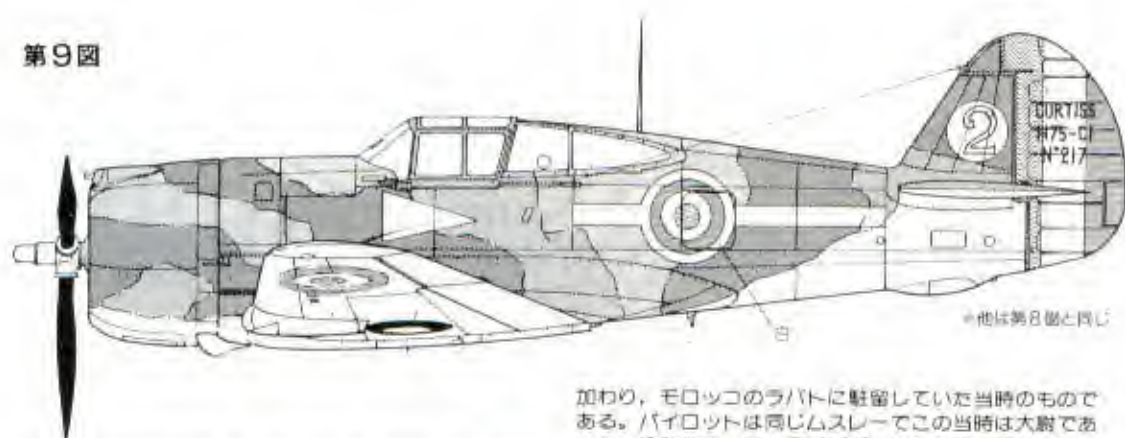
第7図

（第7図）ホーク75A-1　GCⅠ/5(1939年)　上面グリーン，ダークアース，ダークブルーグレイ，下面ライトブルーグレイの迷彩で，胴体の国籍マークはまだ描かれていない。この機体はGCⅠ/5所属のアッカール大尉の乗機で，胴体両側にGCⅠ/5のエンブレムの鴉が描かれている。ペナントはオレンジとブラウンで，鴉は白と黒，足とクチバシは赤である。

　プロペラはマット・ブラック，スピナは無塗装銀。垂直尾翼のナンバーは白丸に黒。

第8図

（第8図）ホーク75A-3　GCⅠ/5 1Esc.(1940年)　この機体はフランス空軍のエース，マルタン・ラ・ムスレー中尉の乗機で，ムスレーは10機のスコアを記録している。

　上面はグリーン，ダークアース，ダークブルーグレイ，下面ライトブルーグレイの標準塗装で胴体に国籍マークが付けられた。

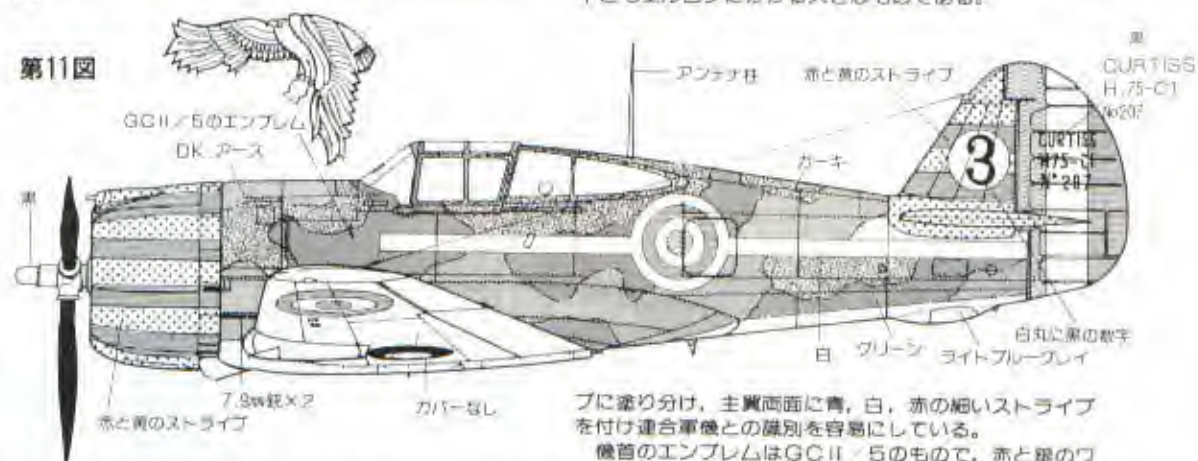
　コックピットの下にGCⅠ/5のエンブレムを描き，垂直尾翼にはオレンジの丸に白でナンバーを入れている。スピナとプロペラはマット・ブラック。フランス軍機のカムフラージュ・パターンは厳密に決められたものでなく，一機ごとに異なっていた。

第9図

（第９図）ホーク75A-3　GCⅠ／5 1Esc.（1941年春）　第８図と同じ機体で，フランス降伏後ビシー軍に加わり，モロッコのラバトに駐留していた当時のものである。パイロットは同じムスレーでこの当時は大尉であった。塗装もまったく同じだが，ビシー空軍機であることを示すため，胴体の国籍マークに白フチが付き，白いストライプが胴体に書き加えられている。

第10図

（第10図）ホーク75A-3　GCⅠ／5 2Esc.（1941年春）　カサブランカのビシー空軍GCⅠ／5所属機で胴体に白のストライプと，国籍マークに白フチを付けている。

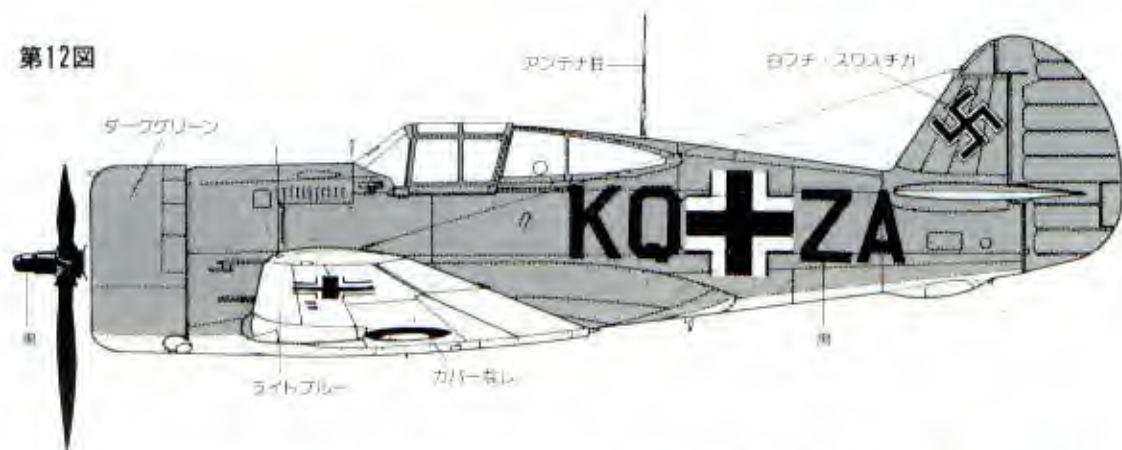
塗装は上面グリーン，ダークアース，ダークブルーグレイ，下面ライトブルーグレイの標準塗装。国籍マークの直後にGCⅠ／5のエンブレムであるゴールデン・ファルコンを付け，機首にはパイロットが以前に所属していたGCⅡ／4のプチ・プーセのエンブレムを描いている。垂直尾翼のナンバーは白。主翼の国籍マークは，上下ともエルロンにかかる大きなものである。

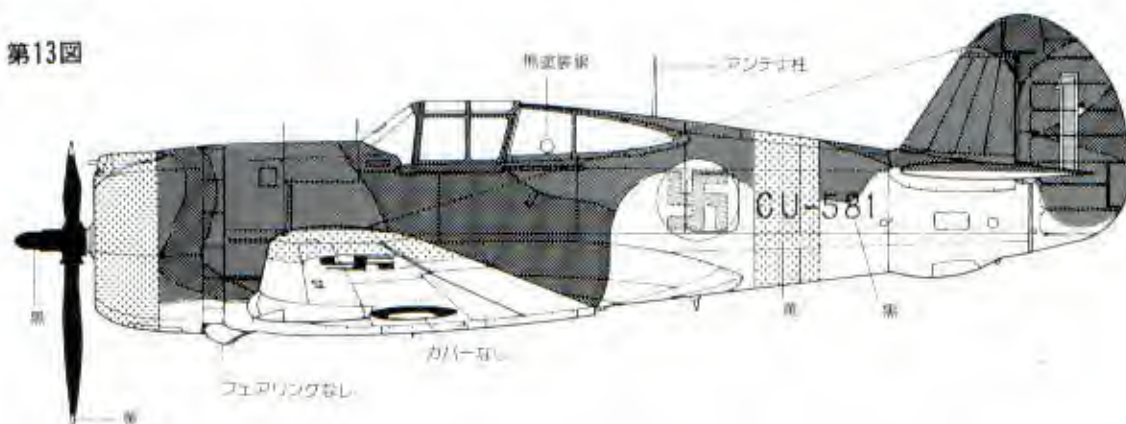
第11図

（第11図）ホーク75A-3　GCⅠ／4.2Esc.（1942年夏）　これもビシー空軍所属機で，セネガルのダカーに駐留していた時のものである。

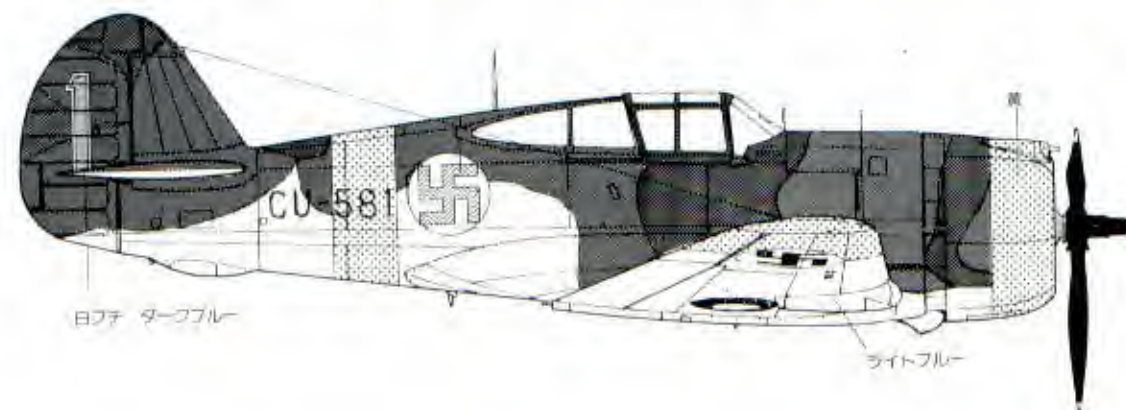
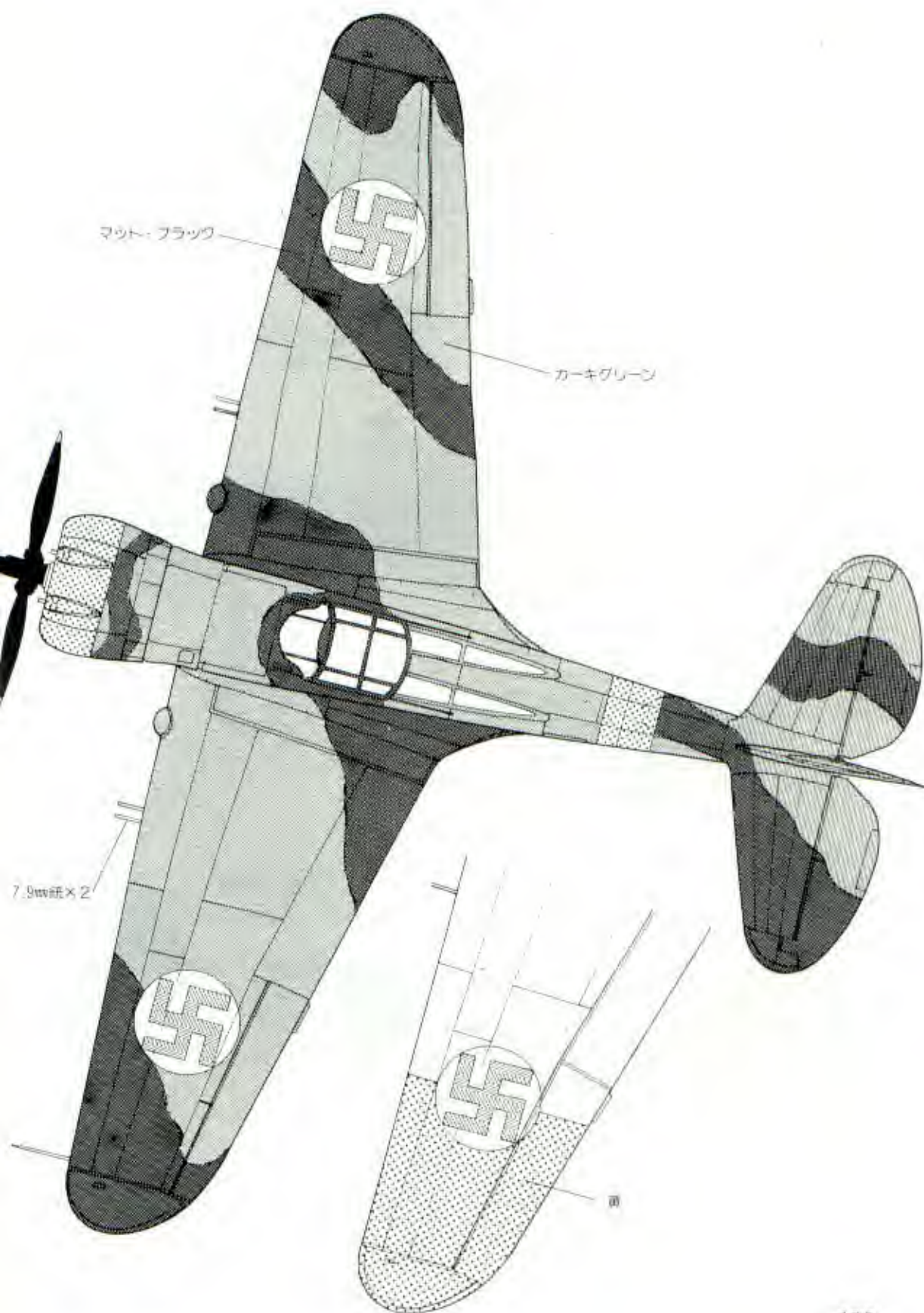
塗装は北アフリカの地形に合わせてダークブルーグレイの部分をカーキに塗り変えており，胴体の識別ストライプに加え，カウリングと各尾翼を赤と黄色のストライプに塗り分け，主翼両面に青，白，赤の細いストライプを付け連合軍機との識別を容易にしている。

機首のエンブレムはGCⅡ／5のもので，赤と銀のワシである。垂直尾翼のナンバーは白丸に黒。

ビシー軍の識別マークには様々なバリエーションがあり，胴体に白のストライプと国籍マークに白フチを付けただけのもの，カウリングと尾部を黄色に塗ったもの，胴体または主翼に細いトリコロールの斜めストライプを入れたもの，カウリングと尾部を赤と黄色のストライプに塗ったものなどが知られている。

第12図

（第12図）ホーク75A-4　フランスを占領したドイツ軍が捕獲したホーク75A-4。この機体は占領下のフランスで、ドイツ軍が連絡用に使用したと言われているもので、上面ダークグリーン、下面ライトブルーと推定される。コードレターのKQ+ZAは黒で、主翼にも描かれているかは不明である。

第13図

（第13図）ホーク75A-3　2 LeLv.32（1942年秋）フィンランド空軍2 LeLv.32所属のホーク75A-3。この機体はドイツ軍がフランスで捕獲したのを譲り受けたものである。
塗装は上面黒とカーキグリーン，下面はライトブルーで，カウリング前面，主翼端下面，胴体の帯は黄色である。プロペラおよびスピナはマット・ブラックで，ブレード先端は黄色。ラダーのナンバーはダークブルーに白フチ。
カムフラージュは機種ごとに決められており，マット塗装であるが，マーキング類はセミグロスである。

マット・ブラック
カーキグリーン
7.9㎜銃×2
黄

第14図

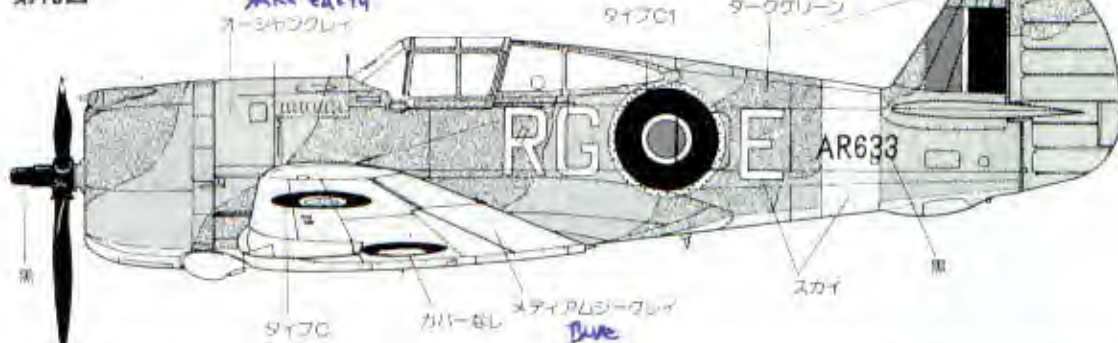
（第14図）ホーク75A-7　オランダ東インド空軍（1941年12月）　オランダ東インド空軍第4戦闘群第1飛行隊のボクスマン大佐の乗機。塗装は上面及び胴体と主翼前縁，翼端の下面がダークアースとダークグリーン。主翼下面がライトグレイである。

国籍マークは黒フチ付きオレンジの逆三角形で，主翼上面には付いていない。

第15図

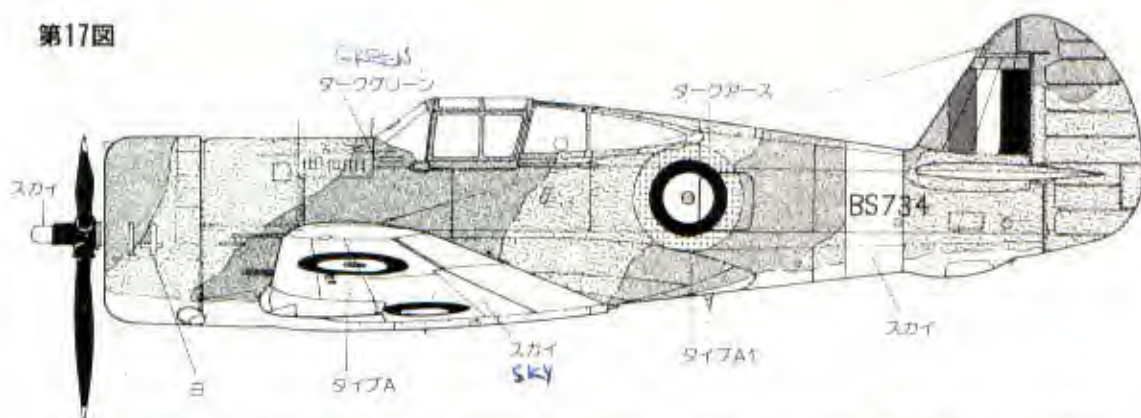
（第15図）ホーク75A-8　リトル・ノルウェー（1941年）ノルウェーがドイツに占領されたため，カナダのトロントのアイランド空港に亡命，ノルウェー人パイロットのため訓練基地が置かれ，リトル・ノルウェーと呼ばれた。

この機体は，ここで使われた6機のホーク75A-8の一機で，全面ペイルグリーンに塗られ，胴体とカウリングに黒で機体ナンバーを書いている。ラダーと主翼翼端をノルウェーのナショナル・カラー赤，白，青のストライプに塗っていた。

第16図

（第16図）モホークI　№24Sqn.（1942年）　この機体はフランスから亡命してきたホーク75A-1で，ヘンドンの№24Sqnにおいて終戦近くまで連絡用に使用された。RAFのモホークとしては珍しく，コードレターを付けている。

塗装はダークグリーン，オーシャングレイ，メディアムシーグレイ。胴体の帯とコードレターはスカイだが，胴体の帯はほとんど白に近い色調である。

国籍マークは胴体がタイプC1，主翼上面がタイプB，下面はタイプCである。

第17図

(第17図) モホークⅣ　RAFのモホークⅣ，補助空輸慣熟小隊で使われたと思われる。塗装はダークグリーン，ダークアース，スカイでスピナと胴体の帯もスカイに塗られている。国籍マークは胴体がタイプA1，主翼は上面がタイプB，下面はタイプA。機首のナンバーは白である。

第18図

(第18図) ホーク75O　アルゼンチン空軍　アルゼンチンでライセンス生産された機体で，塗装は上面グリーン，下面ライトグレイ。シリアルC-649は白でステンシル・スタイルになっている。国籍マークはブルー，白，ブルーのラウンデルで胴体と主翼両面の6ヵ所，ラダーにはアルゼンチン国旗が描かれている。

基本塗装とマーキング

塗装の変遷

P-36のプロトタイプ，モデル75は胴体全面を陸軍規格のブルーで，各翼面を同じく陸軍規格の黄色で塗り分けており，主翼および垂直尾翼には民間登録記号を記入していた。

一方，陸軍に試験用に納入されたY1P-36は全面無塗装銀で，可動部や点検口などにのみ銀塗装が施されていた。この塗装様式は1941年まで続いたが，後期の機体には風防前方をアンチグレア・グリーンに塗った機体もある。

1939年に行なわれた陸軍のウォー・ゲームの際，陸軍はP-36を始めとする参加機に対し，試験的に迷彩塗装を施こすように命令，さまざまなパターンの（それも規格外の）迷彩機が登場した。P-36の場合，通常の

濃緑色や茶褐色に加えて，白，オレンジ，黄色などで機体全面を塗り分けており，国籍標識も塗りつぶされ，わずかに機体番号とスコードロン・インシグニアのみが残されてあった。この塗装は，あくまでも試験的なものであったので，水性ペイントによって行なわれたが，いざこのカラフルな迷彩を洗いおとそうとした時に，なかなかおちず，ついにはラッカー・シンナーでオリジナルのマーキングごとおとしてしまった話は有名である。

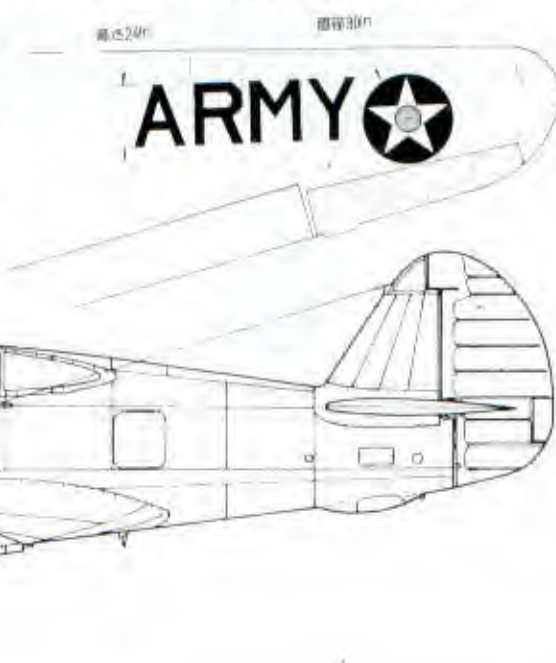
1941年，陸軍機はそれまでのカラフルな塗装から，上側面オリーブドラブ(FS.34087)，下面ニュートラルグレイ(FS.36173)という第2次大戦を通じて使用された一般的なスキムに変更された。P-36もその例にもれず，主翼の4面に記入されていた国籍標識は左上面，右下面を除いて塗り消され，胴体やカウリング，垂直尾翼などのストライプも廃止された。そのかわり，胴体両側面には国籍標識が追加されている。

マーキングの変遷

陸軍に制式採用され，実戦部隊に配備されたP-36には，機体全面は無塗装で，ラダーを青い縦のストライプと赤・白の横ストライプという陸軍の標準塗装が施された。国籍標識は主翼の左右，上下面に計4個，主翼下面にはU.S.ARMY(24in幅)のレターが記入されており，このほかに識別用コード・レターを記入している。

このコード・レターには前，後期の2種があり，垂直尾翼両面(水平尾翼面から8inの高さ)と主翼の左上面，右下面に記入していた。1939年まで使用された前期のレターは，上段に部隊識別記号，下段に機体番号を記入した。この部隊識別記号はアルファベット2文字からなり，最初の1字は部隊の任務記号(P-36の場合P－Pursuit)を，後の1文字は所属航空群を表わしている。例を上げれば"PA"は1PG(第1追撃航空群)を"PT"(Tはアルファベットの20番目)は20PGを表わすといった具合である。この方式は39年末まで使用されたが，1940年に改正され，35PGを"35P"，51PGを"51P"というように，より識別しやすくなった。

このコード・レターは，航空群の識別は可能であったが，飛行隊の識別はコックピット後下方に描かれたスコードロン・インシグニアによるほかはなかった。そこで，エンジン・カウリング(リーダー機は後胴部も)に各航空群指揮下飛行隊（通常は3個飛行隊）ごとに赤，黄，青などのスコードロン・カラー・ストライプをまき，識別を容易にする方式がとられた。

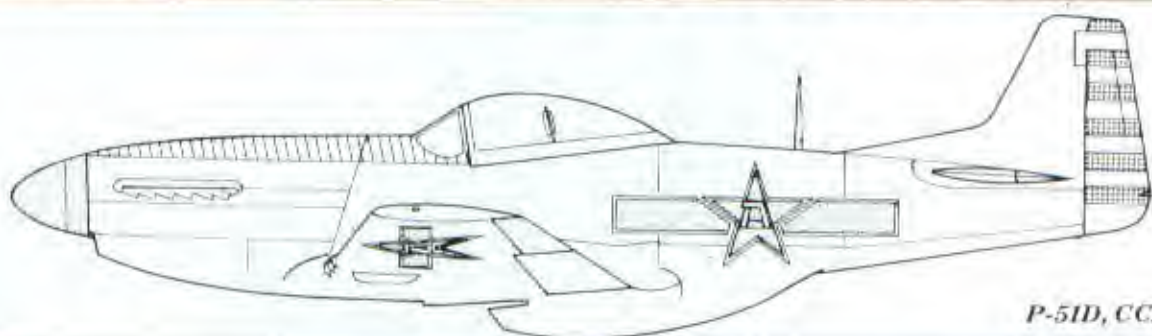
また，リーダー機は後胴部に5in幅のストライプをまいていたが，このストライプにも意味があり，タテ2本のストライプが飛行隊長，タテ1本がAフライトのフライト・リーダー，前傾1本がBフライト，後傾1本がCフライトのリーダーを表わしていた。

P-36A

全幅	37ft. 4in.
全長	28ft. 6in.
主翼面積	236ft²
空虚重量	4,567lb
総重量	5,470lb
主脚型式	引込み式
エンジン	P&W R1830-13/-17
公称出力	1,050h.p/10,000ft
最大速度	313mph/10,000ft
上昇率	15,000ftまで4.8分
実用上昇限度	33,000ft
航続距離	717nm/270mph/10,000ft
武装	12.7mm機銃×1，7.7mm機銃×1

ホーク75M

全幅	37ft. 4in.
全長	28ft. 7in.
主翼面積	236ft²
空虚重量	3,975lb
総重量	5,305lb
主脚型式	固定式(スパッツ付き)
エンジン	ライト・サイクロンGR-1820-G3
公称出力	875h.p
最大速度	280mph/10,700ft
上昇率	2,340ft/min
実用上昇限度	31,800ft
航続距離	1052nm(落下増槽付最大)475nm/240mph/10,700ft
武装	12.7mm機銃×1，7.7mm機銃×[illegible]

1940年代，自由主義圏のインターナショナル・ファイター

P-51 MUSTANG
ノースアメリカン ムスタング

P-51D, CCAF

P-51ムスタングは，英空軍の昼間防空戦闘機候補として，ノースアメリカン社が独自に開発した機体で，その後米空軍にも採用され，大戦後は各国に売却，供与され，その数は23ヵ国におよび，以後，F-86，F-104，F-5と続く米空軍のMAP用戦闘機"インターナショナル・ファイター"の走りとして，名をはせた。
そこで，このページでは，各国のムスタングの足跡を追ってみることにしよう

A-36A/RAF

▼RAFへ1機供与され，評価試験を受けたA-36Aアパッチ(42-83685/EW998)。機首および主翼に12.7mm機銃6挺，翼下パイロンに500ℓb爆弾2発を搭載できる対地攻撃型で，主翼上下面にスノコ状ダイブブレーキを装備している
◀在英カナダ空軍No.414Sqnのムスタング Mk.I（AM251）。キャノピー後部にF24偵察カメラの穴を開けた戦闘偵察型
▼RCAF No.402"City of Winnipeg"予備飛行隊のムスタング Mk.IV

Mustang Mk.I/RCAF

Mustang Mk.4/RCAF

CA-17(P-51D)/RAAF

F-51D/SAAF

▲建造中のハンガー内で，給油および，アーミング作業を受ける韓国空軍のF-51D．1951年に供与されたF-51Dは，板付の8FBWの元所属機で，10機がD.E.ヘス大佐率いる軍事顧問とともに大邱基地へ配備され，韓国人パイロットの養成にあたった

◀雪のYunpo飛行場に翼を休めるRAAF，No.77 Sqn.のCA-17．同隊は1950年に岩国に駐留，同年10月から，翌51年にミーティアF.8に機種改変を行なうまで，釜山郊外のYunpo飛行場に進出，対地攻撃ミッションに使用された

▲専用トレーラーに積載された5in HVARロケット弾を前に，タキシングする南アフリカ空軍，No.2 Sqn.“Flying Cheetahs”所属のF-51D．No.2 Sqn.は米空軍18FBWの指揮下で朝鮮戦争に参加，1953年にF-86Fに改変されるまで，対地攻撃等に使用された．

◀台湾空軍，4FGのF-51D-25-NT．台湾は総計383機およびF-51Dのほか，P-51Cも使用していた

◀イスラエル空軍のP-51D．同空軍は米軍から，P-51D 18機の供与を受けたほか，スウェーデン空軍のJ26を25機購入，60年代前半までシナイ半島の戦闘などに，第1線機として参加した

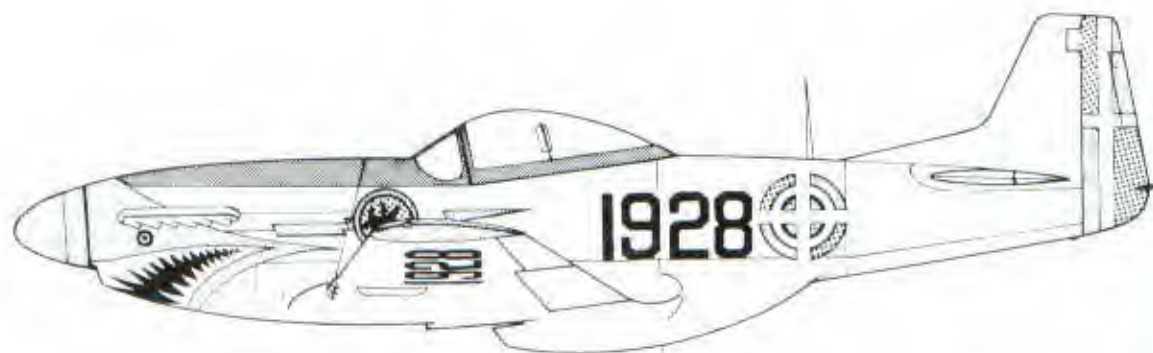
▼供与間もない頃撮影されたRNZAFのP-51D-25-NT(45-11513/NZ2423)．米軍の国籍標識の上に青白赤のラウンデルを書いただけの状態で，ウイングがまだ残っている．RNZAFは4個Sqn.分30機の供与を受けた．

▶フィリピン空軍 5FGのF-51D-25-NT(44-72933/73005)．尾翼に描かれた剣と翼は5FGのエンブレム．

P-51D/ROKAF

P-51D/IDFAF

P-51D/RNZAF

P-51D/Philippine AF

P-51D, Dominican AF

P-51D/Bolivian AF

J26(P-51D)/Swedish AF

…D/Swiss AF

P-51D/NEI…

◀カナダからボリビアへのフェリーの途中，テキサス州，バーリンジェンに立ち寄ったP-51D。現在，ボリビアは計12機のP-51Dからなる対ゲリラ中隊1個を配備している
▲山腹をくり抜いた地下格納庫前に展示されたスウェーデン空軍F16ウイングのJ26。スウェーデン空軍はP-51DをJ26の呼称のもとに総計161機購入し，ウプサラ基地のF-16ウイングをはじめとして，F4，F11ウイングなどで使用していたが，1952〜53年にドミニカ，イスラエル，ニカラグアなどに売却した
▶スイス空軍のP-51D(J2088，2089)，100機以上の余剰ムスタングを譲り受けたスイス空軍はP-51Dを，永世中立国スイスの防空の任にあてた
▼オランダ東インド空軍所属のP-51D。オランダ領東インド諸島（インドネシア方面）には，オランダ空軍のNo.121，122 Sqn.のP-51Dが展開したが，1950年にインドネシアがオランダから独立した後，これらの機体は新生インドネシア空軍に譲渡された。写真のH-340と-322はNo.121 Sqn.の所属機で，スピナが青，他の2機は122 Sqn.でスピナは赤。
　なお，このほかにイタリア，フランス，ソマリ，ウルグアイ，ハイチ，エルサルバドル，グアテマラなどの国々がP-51を使用していた

BULLS EYE 79 WEAPONS MEET

解　説：五井虎二
イラスト：桜井定和

1979年10月5日から13日まで，西ドイツ北部のフスムを基地として"Bulls Eye 79"ウエポンズ・ミートが開催された。"Bulls Eye"といっても御存知ない方が多いと思われるが，"Best Hit"などと同様，NATO空軍が2年に1回行なっている戦技競技会のひとつで，今回は西ドイツ空軍のLeKG41がホスト役となり，デンマークとの国境に近いフスムを舞台に4ヵ国6チームが日頃の腕を競い合った。参加機はF-100D，F-104G，F-5A(G)，G.91R/3，そしてジャガーGR.1とバラエティに富んでおり，ここでは"Bulls Eye 79"参加機のマーキングをレポートしよう。

★Bulls Eye 79のエンブレム
白と黄の2種類ある

"Bulls Eye"とは？

すでに御承知と思うが，その名称が示すとおりNATOの作戦地域は，南北では北極海から北回帰線(北緯23度27分)にいたる北大西洋方面，そして東西にはトルコから北米大陸まで，きわめて広範囲にわたる。この途方もなく広い作戦地域をカバーするため，NATO軍は組織上ACLAN,ACCHAN,ACEの3コマンドに分かれるが，常時大兵力，とりわけ空軍力を擁するのは，ACE(Allied Forces Europe；北ヨーロッパ連合軍)で，ACEはさらに地域別にAFNORTH，AFCENT，およびAFSOUTHに分かれていて，平時は各連合軍ごとに訓練にあたる。この"Bulls Eye"は，AFNORTH（Allied Forces Northern Europe)が主催して，統轄する3ヵ国の戦術航空部隊が2年に1度，日頃の腕前を競う戦技競技会で，同様の行事ではAFCENT/AFSOUTH共催の"Best Hit"が有名である。AFNORTHはノルウェー，デンマーク，西ドイツの3ヵ国で構成されるが，戦時には当然のことながらAFCENTの増援を受けて協同作戦を行なうことから，毎回AFCENTよりゲスト・チームを招いており，今回は英空軍のNo.54Sqn.が招待されて特別参加した。

10月5日――"Bulls Eye 79"開幕当日，西ドイツ北部のフスム基地は厚い雨雲と濃い霧に閉ざされていた。それも道理で，この時期北ヨーロッパの天候はことのほか不順である。この時期天候が悪いことは百も承知だが，それでも"Bulls Eye"を10月初旬に行なうには相応の理由がある。というのも，フスム基地はデンマーク国境に近く，その射爆場リスト・レンジは基地の北北西の北海沿岸にある。そして6～8月にかけて，射爆場付近の海岸には，短い夏を楽しむ観光客がどっとくり出す。そんなことから，天候の比較的安定した夏場は，安全上レンジは使用できず，9月には恒例の陸軍部隊の演習があるといった具合で，結局は10月初旬とせざるを得なかったわけだ。

かくして第1日目は，終日雨のためフライトはすべてキャンセル。

2日目はデンマーク領内にあるロモ射爆場でのスタンダード・ミッションのみ実施された。"Bulls Eye"の競技課目はスタンダードとタクティカルの2種類あって，スタンダード・ミッションは射爆場の固定目標に対する低空でのポップアップ・パターン。すなわち低空飛行でターゲットに迫り，ポップアップ攻撃方式により訓練弾を投下した後，やはり低空飛行で帰投するというもの。ちなみに低空侵入と離脱は現代の航空攻撃の定石だが，「水中を泳ぐイサカナの気分だった」というパイロットの談話から，その超低空飛行ぶりが想像される。

一方，タクティカル・ミッションは北海上に設定した目標(艦船)ならびにSAMサイトの制圧である。

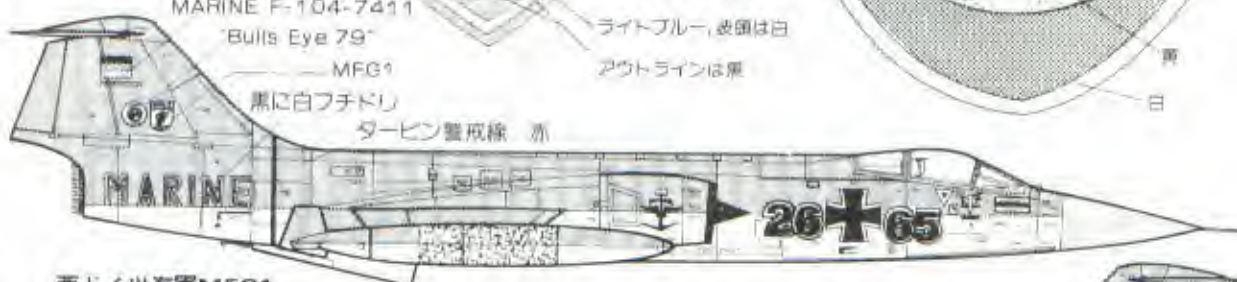
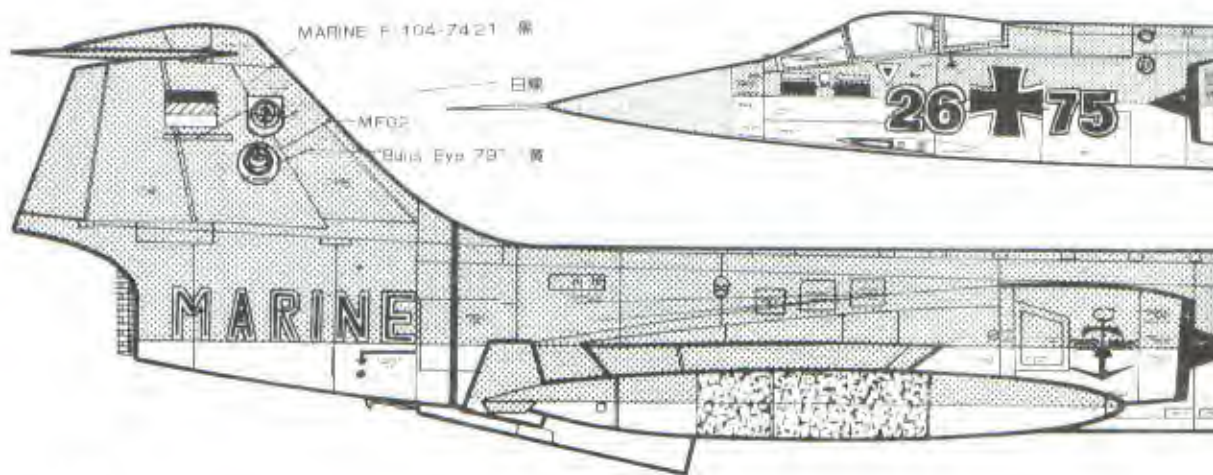
〔表1〕●BULLS EYE 1979参加チーム

部隊	使用機	基地	参加機シリアル
338skv	F-5A（G）	オルランド	132，220，224，569，574
LeKG41	G.91R/3	フスム	3041，3049，3123，3143，3173 3175，3215，3231，3254，3275 3279，3313
No.54Sqn.	ジャガーGR.1	コルティシャル	XX122，XX722，XX719， XX724，XX727，XX732
MFG 1	F-104G	ヤーゲル	2270，2277，2289，2655
MFG 2	F-104G	エッゲベック	2306，2661，2675，2686
ESK730	F-100D	スクリドストラプ	G262，G303，G744，G768 G769，G779

※LeKG41のG91R/3全機とNo.54Sqn.のジャガーGR.1(XX732)はシャークマウスつき

BULLS EYE 79 WEAPONS MEET

西ドイツ空軍LeKG41
ドルニエG.91R/3(3275/c/n545)

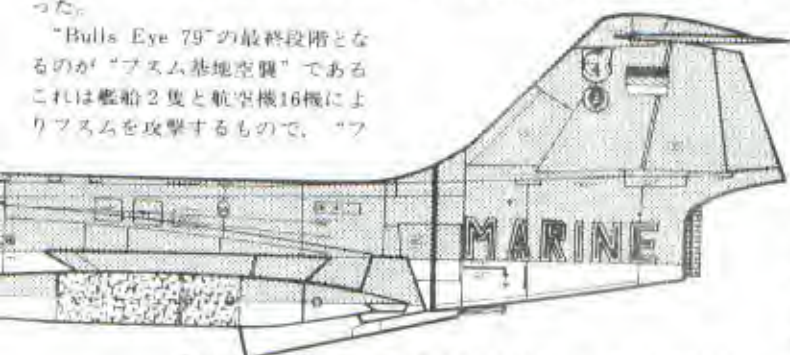
BULLS EYE 79 WEAPONS MEET

西ドイツ海軍MFG1
F-104G(2665 c/n7411)

BULLS EYE 79 WEAPONS MEET

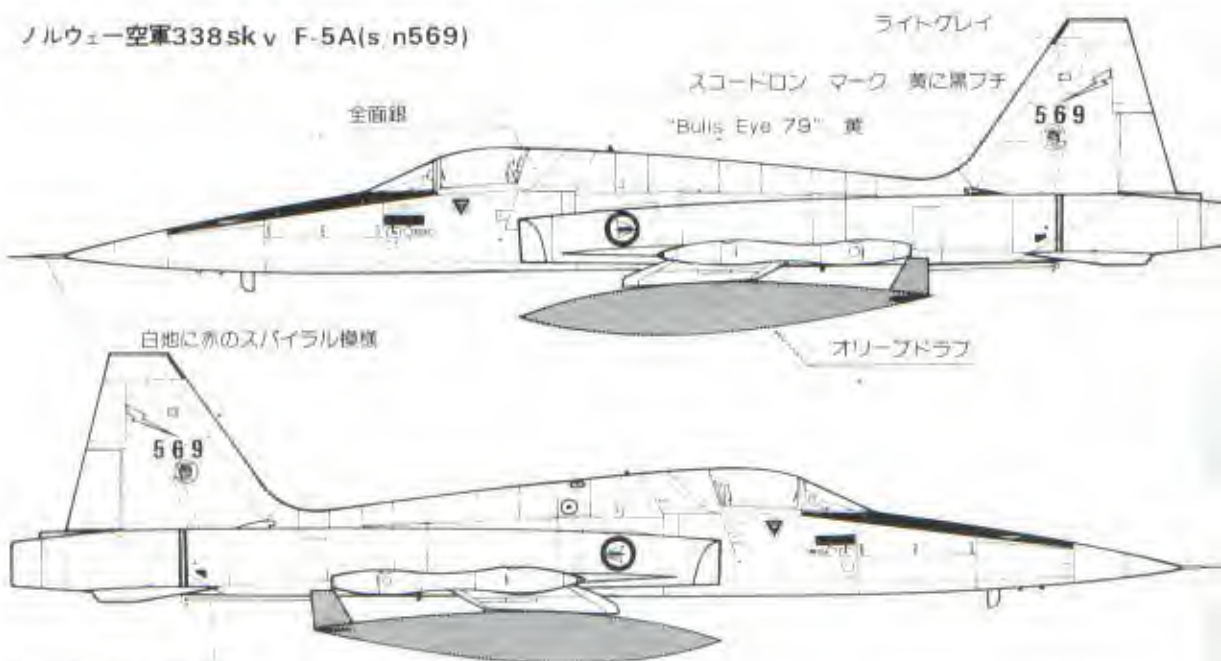
デンマーク空軍 Esk730
F-100D-40-NH (55-2779)

全面ダークグリーン
EsK730
G779 黒
"Bulls Eye 79"
55-2779 黒
衝突防止灯 赤
黄に黒フチ 右側のみ

とりわけSAMサプレッションは実戦同様，SAMとトリプルA，すなわち対空火器の応射を想定しており，同時にトラナム・レンジでは阻止攻撃が計画されたが，悪天候による視程不良のためキャンセルとなった。

"Bulls Eye 79"の最終段階となるのが"フスム基地空襲"である。これは艦船2隻と航空機16機によりフスムを攻撃するもので，"フスム空襲"には最低6マイルの視程を要求されたが，9日早朝の視程はわずか100ftにすぎず，結局A，B両チーム各3ソーティずつが行なわれるにとどまった。ちなみにこの基地攻撃には，8ヵ国のジャッジが参観，各2回ずつのロケット射撃と爆撃，それに機銃掃射のスコアのほか，TOT（Time Over Target）と戦術隊形など各項目別に採点するという判定方式がとられたという。

このように悪天候に阻害された"Bulls Eye 79"は13日に閉幕，2週間後に6チームの代表が再びフスムに集まりデブリーフィングを行なったが，この席で次回の"Bulls Eye"は，1981年6月にノルウェーで開催することに決定，オルラントもしくはソラが会場の候補に挙がっており，ともにフスムに比べて制約が少ないばかりか，オルラントはわずか10分の距離に射爆場を持つところから，オルラントが有力視されている。その場合，338 Skvがホスト役を努めると思われるが，今回F-5A/Bで参加した332 skv.は近くF-16Aに機種転換が予定されているところから，次回はAGM-84ハープーン装備のF-16Aが"Bulls Eye"にデビューすることだろう。

西ドイツ海軍MFG2　F-104G(2675　c n7421)

BULLS EYE 79 WEAPONS MEET

今回の"Bulls Eye 79"参加チームは表1のとおりで，以下参加機のマーキングについて述べる。なお，ゲスト参加したRAF No.54Sqn.のジャガーGR.1は2月号新キット紹介ページに取り上げているので今回は省略する。

◯338 skv（F-5A）

オルラントを基地とするノルウェー空軍338skvのF-5A(G)はリッゲ基地の336skvとともに戦術攻撃を担当しており，今回の"Bulls Eye 79"には5機が参加した。

これらのF-5A(G)は全面銀色で垂直尾翼には黄と黒の電光マークと"Bulls Eye 79"のエンブレムがある。機首上面の反射よけとシリアルは黒つや消し，ピトー管は白地に赤のスパイラル模様。主翼下の増槽は機体によりさまざまで，s/n574はオリーブドラブ，569/220は銀色。各機とも胴下のSUU-20ディスペンサーは白一色。

◯LeKG41（G.91R/3）

"Bulls Eye 79"のホスト役を務めたのがフスムのLeKG41で，12機すべてにシャークマウスを描いて参加した。これらのG.91は上面ダークグリーンRAL6014とダークグレイRAL7012の2色迷彩，下面はライトグレイRAL7001，機首上面は黒つや消し。機体コードは黒に白フチつき，機首のシャーク・マウスは白と赤，周囲にはフチドリはない。増槽も機体と同じ塗り分けで，中央部にはディグロウ・オレンジの帯がある。風防下方の胴体にはLeKG41，垂直尾翼には"Bulls Eye 79/GAF Husum"のエンブレムがある。なおG.91の場合，脚と脚室およびフラップ内側などはシルバーRAL9006である。

◯MFG1/2（F-104G）

西ドイツ海軍はF-104GをMFG 1/2の2個航空団に配備して艦船攻撃にあてており，ともにAFNORTHの指揮下にあって，MFG 1はヤーグル，MFG 2はエッゲベックをそれぞれ基地としている。"Bulls Eye 79"にはMFG1.2ともに4機ずつ参加しており，いずれもダークグレイRAL7012とシルバーRAL9006の2色塗装。胴体の塗り分けは空軍と同様WL.100を基準としている。チップタンクも同様の塗り分けだが，TS.63.50から142.50にかけて幅79inのディグロウ・オレンジの帯が入っている。レドームはエアクラフトグレイFS.16473，垂直尾翼には所属航空団と"Bulls Eye 79"のエンブレムがある。コードと「MARINE」の文字は黒に白フチ付き。なお図では省略してあるが，F-104Gは胴下にSUU-21ディスペンサーを装備しており，SUU-21は白色塗装である。

◯Esk730（F-100D）

スクリドストラプのEsk727/730はデンマーク空軍最後のF-100D部隊だが，近くF-16Aに転換が予定されており，"Bulls Eye"へのF-100参加は，これが最後になると思われる。

機体はF-104，ドラケンなどと同様，デンマーク規格に基づくダークグリーンで，全体に退色が目立ち，2色迷彩のように見える部分もある。なお，このダークグリーンは身近な例ではFS.34087に近くむしろオリーブドラブと呼ぶのがふさわしい色である。機首にはEsk730と"Bulls Eye 79"のエンブレムがあるが，これらは左側だけで，右側には338 skvのスコードロン・マーク（黄に黒フチ）が入っている。文字はすべて黒。